





Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116503616>

AI
C19
T83

124

Government
Publications



First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:

The Honourable LISE BACON

Wednesday, April 26, 2006
Tuesday, May 2, 2006 (in camera)
Tuesday, May 9, 2006 (in camera)
Wednesday, May 17, 2006 (in camera)
Tuesday, June 6, 2006 (in camera)
Wednesday, June 7, 2006

Issue No. 1

**Organizational meeting, future business of the Committee
and**

**First, second, third, fourth, fifth
and sixth (final) meetings on:**

The current state of Canadian media industries

INCLUDING:

THE FIRST REPORT OF THE COMMITTEE
(Expenses of the Committee incurred during
the First Session of the Thirty-eighth Parliament)

THE SECOND REPORT OF THE COMMITTEE
(Final Report on the Canadian News Media)

THE THIRD REPORT OF THE COMMITTEE
(2006-2007 Budget — study on
the Canadian News Media)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :

L'honorable LISE BACON

Le mercredi 26 avril 2006
Le mardi 2 mai 2006 (à huis clos)
Le mardi 9 mai 2006 (à huis clos)
Le mercredi 17 mai 2006 (à huis clos)
Le mardi 6 juin 2006 (à huis clos)
Le mercredi 7 juin 2006

Fascicule n° 1

**La réunion d'organisation, les travaux futurs du comité
et**

**Première, deuxième, troisième, quatrième, cinquième
et sixième (dernière) réunions concernant :**

L'état actuel des industries de médias canadiennes

Y COMPRIS :

LE PREMIER RAPPORT DU COMITÉ
(Les dépenses du comité encourues au cours de
la première session de la trente-huitième législature)

LE DEUXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le rapport final sur les médias d'information canadiens)

LE TROISIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le budget 2006-2007 — l'étude sur les médias
d'information canadiens)

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Carney, P.C.	(or Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hays	Munson
(or Fraser)	Phalen
Johnson	Zimmer

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Meighen substituted for that of the Honourable Senator Eyton (*June 5, 2006*).

The name of the Honourable Senator Cowan substituted for that of the Honourable Senator Mercer (*June 6, 2006*).

The name of the Honourable Senator Eyton substituted for that of the Honourable Senator Meighen (*June 7, 2006*).

The name of the Honourable Senator Mercer substituted for that of the Honourable Senator Cowan (*June 8, 2006*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Carney, C.P.	(ou Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hays	Munson
(ou Fraser)	Phalen
Johnson	Zimmer

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Meighen est substitué à celui de l'honorable sénateur Eyton (*le 5 juin 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Cowan est substitué à celui de l'honorable sénateur Mercer (*le 6 juin 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Eyton est substitué à celui de l'honorable sénateur Meighen (*le 7 juin 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Mercer est substitué à celui de l'honorable sénateur Cowan (*le 8 juin 2006*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Thursday, April 27, 2006:

With leave of the Senate,

The Honourable Senator Robichaud, P.C., for the Honourable Senator Bacon, moved, seconded by the Honourable Senator Dallaire:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on the current state of Canadian media industries; emerging trends and developments in these industries; the media's role, rights, and responsibilities in Canadian society; and current and appropriate future policies relating thereto;

That the Committee submit its final report to the Senate no later than June 30, 2006 and that it retain until July 31, 2006 all powers necessary to publicise its findings; and

That the papers and evidence received and taken on the work accomplished by the Committee on the subject since the Second Session of the Thirty-Seventh Parliament be referred to the Committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 27 avril 2006 :

Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Robichaud, C.P., au nom de l'honorable sénateur Bacon, propose, appuyé par l'honorable sénateur Dallaire,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, pour en faire rapport, l'état actuel des industries de médias canadiennes; les tendances et les développements émergents au sein de ces industries; le rôle, les droits, et les obligations des médias dans la société canadienne; et les politiques actuelles et futures appropriées par rapport à ces industries;

Que le Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 30 juin 2006 et qu'il conserve jusqu'au 31 juillet 2006 tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions;

Que les mémoires reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis sur la question par le Comité depuis la deuxième session de la trente-septième législature soient déferés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, April 26, 2006

(1)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 p.m., in room 505, Victoria Building for the purpose of organization, pursuant to rule 88.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Carney, P.C., Dawson, Fraser, Johnson, Mercer, Merchant, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (12).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

The Clerk of the committee presided over the election of the chair.

The Honourable Senator Tkachuk moved that the Honourable Senator Bacon do take the chair of this committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Bacon took the chair.

The Honourable Senator Merchant moved that the Honourable Senator Tkachuk be deputy chair of this committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Merchant moved that the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the chair, the deputy chair and the Honourable Senator Munson; and

That the subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witnesses and schedule hearings.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Tkachuk moved:

That the committee print its proceedings; and

That the chair be authorized to set this number to meet demand.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Fraser moved that, pursuant to rule 89, the chair be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of the evidence when a quorum is not present, provided that a member of the committee of the government and the opposition be present.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Phalen moved that the committee adopt the draft first report, prepared in accordance with rule 104.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 26 avril 2006

(1)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 15 dans la pièce 505 de l'édifice Victoria pour procéder à son organisation, conformément à l'article 88 du Règlement.

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Carney, C.P., Dawson, Fraser, Johnson, Mercer, Merchant, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (12).

Sont présents : De la Bibliothèque du Parlement, Allison Padova et Terrence Thomas, analystes.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Le greffier du comité préside à l'élection d'un président.

Il est proposé par l'honorable sénateur Tkachuk que l'honorable sénateur Bacon soit élu présidente du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Bacon prend le fauteuil.

Il est proposé par l'honorable sénateur Merchant que l'honorable sénateur Tkachuk soit élu vice-président du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Merchant que le Sous-comité du programme et de la procédure soit composé de la présidente, du vice-président et de l'honorable sénateur Munson; et

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme, à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Tkachuk :

Que le comité imprime ses délibérations; et

Que la présidente soit autorisée à déterminer le nombre d'exemplaires à imprimer pour répondre à la demande.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Fraser que, conformément à l'article 89 du Règlement, la présidente soit autorisée à tenir des réunions pour entendre les témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum, pourvu qu'un représentant du gouvernement et un représentant de l'opposition soient présents.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Phalen que le comité adopte le projet de premier rapport, préparé conformément à l'article 104 du Règlement.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Mercer moved:

That the committee ask the Library of Parliament to assign analysts to the committee;

That the chair be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of the committee's examination and consideration of such bills, subject-matters of bills and estimates as are referred to it;

That the subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the committee; and

That the chair, on behalf of the committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries and draft reports.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Munson moved:

That, pursuant to section 32 of the Financial Administration Act and Section 7, Chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority to commit funds be conferred individually on the chair, the deputy chair, and the clerk of the committee; and

That, pursuant to section 34 of the Financial Administration Act, and Section 8, Chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority for certifying accounts payable by the Committee be conferred individually on the chair, the deputy chair, and the clerk of the committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Mercer moved that the committee empower the subcommittee on Agenda and Procedure to designate, as required, one or more members of the Committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Tkachuk moved that the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to:

- 1) determine whether any member of the committee is on "official business" for the purposes of paragraph 8(3)(a) of the Senators Attendance Policy, published in the *Journals of the Senate* on Wednesday, June 3, 1998; and
- 2) consider any member of the committee to be on "official business" if that member is: (a) attending an event or meeting related to the work of the committee; or (b) making a presentation related to the work of the committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Merchant moved that, pursuant to the Senate guidelines for witnesses expenses, the committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for one witness from any one organization and payment will take place

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Mercer :

Que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter des attachés de recherche au comité;

Que la présidente soit autorisée à demander au Sénat la permission de retenir les services de conseillers juridiques, de techniciens, d'employés de bureau et d'autres personnes, au besoin, pour aider le comité à examiner les projets de loi, l'objet de ces derniers et les prévisions budgétaires qui lui sont renvoyés;

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à faire appel aux services des experts-conseils dont le comité peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que la présidente, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et de projets de rapport.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Munson :

Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, et à l'article 7, chapitre 3:06, du *Règlement administratif du Sénat*, l'autorisation d'engager les fonds du comité soit conférée à la présidente ou, en son absence, au vice-président; et

Que, conformément à l'article 34 de la Loi sur la gestion des finances publiques et à l'article 8, chapitre 3:06, du *Règlement administratif du Sénat*, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée individuellement à la présidente, au vice-président et au greffier du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Mercer que le comité autorise le Sous-comité du programme et de la procédure à désigner, au besoin, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel nécessaire, qui se déplaceront au nom du comité; et

La question, mise aux voix, est adoptée.

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à :

- 1) déterminer si un membre du comité remplit un « engagement public » au sens de l'alinéa 8(3)a) de la politique relative à la présence des sénateurs, publiée dans les *Journaux du Sénat* du mercredi 3 juin 1998; et
- 2) considérer qu'un membre du comité remplit un « engagement public » si ce membre : a) assiste à une réception, à une activité ou à une réunion se rapportant aux travaux du comité; ou b) fait un exposé ayant trait aux travaux du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Merchant que, conformément aux lignes directrices concernant les frais de déplacement des témoins, le comité rembourse les dépenses raisonnables de voyage et d'hébergement à un témoin par

upon application, but that the chair be authorized to approve expenses for a second witness should there be exceptional circumstances.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Munson moved:

That the chair be authorized to seek permission from the Senate to permit coverage by electronic media of its public proceedings with the least possible disruption of its hearings; and

That the subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to allow such coverage at its discretion.

The question being put on the motion, it was adopted.

The chair informed the committee of the time slot for its regular meetings.

The committee discussed its future business.

It was moved by the Honourable Senator Johnson that the chair seek an Order of Reference to resume its study of Canadian media.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 6:30 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, May 2, 2006
(2)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day, at 9:30 a.m., in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Fraser, Johnson, Mercer, Merchant, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (11).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, April 27, 2006, the committee began its consideration of the current state of Canadian media industries; emerging trends and developments in these industries; the media's role, rights, and responsibilities in Canadian society; and current and appropriate future policies relating thereto.

It was agreed that senators' staff be permitted to attend the in camera meeting.

The committee considered a draft report.

The committee considered a draft agenda.

organisme, après qu'une demande de remboursement a été présentée, mais que la présidente soit autorisée à permettre le remboursement de dépenses à un deuxième témoin de ce même organisme en cas de circonstances exceptionnelles.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Munson :

Que la présidente soit autorisée à demander au Sénat la permission de diffuser ses délibérations publiques par les médias d'information électronique, de manière à déranger le moins possible ses travaux; et

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à permettre cette diffusion à sa discrétion.

La question, mise aux voix, est adoptée.

La présidente informe le comité de la plage horaire de ses réunions ordinaires.

Le comité discute de ses activités futures.

Il est proposé par l'honorable sénateur Johnson que la présidente demande un ordre de renvoi pour reprendre son examen des médias canadiens.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 18 h 30, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 2 mai 1006
(2)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 257 de l'édifice de l'est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Fraser, Johnson, Mercer, Merchant, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (11).

Sont présents : De la Bibliothèque du Parlement, Allison Padova et Terrence Thomas, analystes.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 27 avril 2006, le comité entreprend l'examen de l'état actuel des industries de médias canadiennes; des tendances et des développements émergents au sein de ces industries; du rôle, des droits et des obligations des médias dans la société canadienne; et des politiques actuelles et futures appropriées par rapport à ces industries.

Il est convenu que le personnel des sénateurs soit autorisé à rester durant la séance à huis clos.

Le comité examine un projet de rapport.

Le comité examine un projet d'ordre du jour.

At 10:00 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, May 9, 2006

(3)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day, at 9:30 a.m., in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Fraser, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (9).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, April 27, 2006, the committee continued its consideration of the current state of Canadian media industries; emerging trends and developments in these industries; the media's role, rights, and responsibilities in Canadian society; and current and appropriate future policies relating thereto.

It was agreed that senators' staff be permitted to attend the in camera meeting.

The committee considered a draft agenda.

The committee considered a draft report.

At 10:10 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, May 17, 2006

(4)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day, at 6:20 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Fraser, Johnson, Merchant, Munson, Tkachuk and Zimmer (8).

Other senator present: The Honourable Senator Hubley (1).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova and Joseph Jackson, Analysts.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, April 27, 2006, the committee continued its consideration of the current state of Canadian media industries;

À 10 heures, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 9 mai 2006

(3)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos à 9 h 30 dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Fraser, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (9).

Sont présents : De la Bibliothèque du Parlement, Allison Padova et Terrence Thomas, analystes.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 27 avril 2006, le comité poursuit l'examen de l'état actuel des industries de médias canadiennes; des tendances et des développements émergents au sein de ces industries; du rôle, des droits et des obligations des médias dans la société canadienne; et des politiques actuelles et futures appropriées par rapport à ces industries.

Il est entendu que le personnel des sénateurs est autorisé à assister à la séance à huis clos.

Le comité examine un projet d'ordre du jour.

Le comité examine un projet de rapport.

À 10 h 10, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 17 mai 2006

(4)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos aujourd'hui à 18 h 20, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Fraser, Johnson, Merchant, Munson, Tkachuk et Zimmer (8).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Hubley (1).

Sont présents : De la Bibliothèque du Parlement, Allison Padova et Joseph Jackson, analystes.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 27 avril 2006, le comité poursuit l'examen de l'état actuel des industries de médias canadiennes; des tendances et des

emerging trends and developments in these industries; the media's role, rights, and responsibilities in Canadian society; and current and appropriate future policies relating thereto.

It was moved by the Honourable Senator Adams:

That the in camera proceedings of the meeting be transcribed;

That the transcription be kept with the clerk of the committee for consultation by members of the committee;

That, with the exception of one copy that is to be provided to the analyst assigned by the Library of Parliament, no copies be made of the transcription; and

That thirty days following the tabling of the final report of the Committee on its study of Canadian media ownership, or upon the prorogation or dissolution of the First Session of the Thirty-ninth Parliament, whichever is earlier, the clerk of the committee destroy both copies of the transcription.

The question being put on the motion, it was adopted.

It was agreed that senators' staff be permitted to attend the in camera meeting.

The committee considered a draft report.

At 8:00 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, June 6, 2006

(5)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day, at 9:34 a.m., in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Fraser, Johnson, Munson, Tkachuk and Zimmer (7).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova, Joseph Jackson and Terrence Thomas, Analysts.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, April 27, 2006, the committee continued its consideration of the current state of Canadian media industries; emerging trends and developments in these industries; the media's role, rights, and responsibilities in Canadian society; and current and appropriate future policies relating thereto.

It was agreed that senators' staff be permitted to attend the in camera meeting.

développements émergents au sein de ces industries; du rôle, des droits et des obligations des médias dans la société canadienne; et des politiques actuelles et futures appropriées par rapport à ces industries.

Il est proposé par l'honorable sénateur Adams :

Que les délibérations de la séance à huis clos soient transcrites;

Que la transcription soit conservée par le greffier du comité aux fins de consultation par les membres du comité;

Que, à l'exception d'une copie qui sera remis à l'analyste affecté au comité par la Bibliothèque du Parlement, aucune copie ne soit faite de la transcription;

Que trente jours après le dépôt du rapport final du comité sur l'examen qu'il aura fait de la propriété des médias canadiens, ou à la prorogation ou dissolution de la première session de la 39^e législature, selon le premier de ces événements, le greffier du comité détruise les deux copies de la transcription.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu que le personnel des sénateurs soit autorisé à rester durant la séance à huis clos.

Le comité examine un projet de rapport.

À 20 heures, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 6 juin 2006

(5)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos à 9 h 34 dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Fraser, Johnson, Munson, Tkachuk et Zimmer (7).

Sont présents : De la Bibliothèque du Parlement, Allison Padova, Joseph Jackson et Terrence Thomas, analystes.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 27 avril 2006, le comité poursuit l'examen de l'état actuel des industries de médias canadiennes; des tendances et des développements émergents au sein de ces industries; du rôle, des droits et des obligations des médias dans la société canadienne; et des politiques actuelles et futures appropriées par rapport à ces industries.

Il est convenu que le personnel des sénateurs soit autorisé à rester durant la séance à huis clos.

The committee considered a draft report.

At 10:40 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, June 7, 2006

(6)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Cowan, Eyton, Fraser, Johnson, Munson and Tkachuk (8).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova, Joseph Jackson and Terrence Thomas, Analysts.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

The committee considered the following budget for legislation for 2006-2007:

Summary of Expenditures

Professional and Other Services	\$ 10,000
Transportation and Communications	\$ 0
All Other Expenditures	\$ 2,000
TOTAL	\$ 12,000

The Honourable Senator Tkachuk moved the adoption of the budget.

The question being put on the motion, it was adopted.

The committee considered the following budget for its study of the Canadian News media for 2006-2007:

Summary of Expenditures

Professional and Other Services	\$ 15,500
Transportation and Communications	\$ 1,000
All Other Expenditures	\$ 2,000
TOTAL	\$ 18,500

The Honourable Senator Tkachuk moved the adoption of the budget.

The question being put on the motion, it was adopted.

The committee considered the following budget for its examination of containerized freight traffic handled by Canada's ports for 2006-2007:

Summary of Expenditures

Professional and Other Services	\$ 62,400
Transportation and Communications	\$ 220,294
All Other Expenditures	\$ 14,500
TOTAL	\$ 297,194

Le comité examine un projet de rapport.

À 10 h 40, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 7 juin 2006

(6)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 15 dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Cowan, Eyton, Fraser, Johnson, Munson et Tkachuk (8).

Sont présents : De la Bibliothèque du Parlement, Allison Padova, Joseph Jackson et Terrence Thomas, analystes.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité examine le budget suivant pour l'étude de lois en 2006-2007 :

Sommaires des dépenses

Services professionnels et autres	10 000 \$
Transport et communications	0 \$
Autres dépenses	2 000 \$
TOTAL	12 000 \$

L'honorable sénateur Tkachuk propose l'adoption du budget.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Le comité examine le budget qui suit pour son étude sur les médias canadiens en 2006-2007 :

Sommaire des dépenses

Services professionnels et autres	15 500 \$
Transport et communications	1 000 \$
Autres dépenses	2 000 \$
TOTAL	18 500 \$

L'honorable sénateur Tkachuk propose l'adoption du budget.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Le comité examine le budget qui suit pour l'examen sur le trafic du fret conteneurisé traité dans les ports du Canada, en 2006-2007.

Sommaire des dépenses :

Services professionnels et autres	62 400 \$
Transport et communications	220 294 \$
Autres dépenses	14 500 \$
TOTAL	297 194 \$

The Honourable Senator Tkachuk moved the adoption of the budget.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 6:20 p.m., the committee proceeded in camera to consider a draft report.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, April 27, 2006, the committee continued its consideration of the current state of Canadian media industries; emerging trends and developments in these industries; the media's role, rights, and responsibilities in Canadian society; and current and appropriate future policies relating thereto.

It was agreed that senators' staff be permitted to attend the in camera meeting.

The committee considered a draft report.

It was moved by the Honourable Senator Fraser, seconded by the Honourable Senator Johnson, that the report be adopted and that the chair and deputy chair be authorized to make minor changes without altering the content of the report.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 7:45 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

L'honorable sénateur Tkachuk propose l'adoption du budget.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 18 h 20, le comité poursuit la séance à huis clos pour examiner une ébauche de rapport.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 27 avril 2006, le comité poursuit l'examen de l'état actuel des industries de médias canadiennes; des tendances et des développements émergents au sein de ces industries; du rôle, des droits et des obligations des médias dans la société canadienne; et des politiques actuelles et futures appropriées par rapport à ces industries.

Il est convenu que le personnel des sénateurs soit autorisé à rester durant la séance à huis clos.

Le comité examine un projet de rapport.

Il est proposé par l'honorable sénateur Fraser, appuyée par l'honorable sénateur Johnson, que le rapport soit adopté et que la présidente et le vice-président soient autorisés à y apporter des changements mineurs sans en modifier le contenu.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 19 h 45, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

REPORTS OF THE COMMITTEE

Thursday, April 27, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to table its

FIRST REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate to incur expenses for the purpose of its examination and consideration of such legislation and other matters as were referred to it, reports, pursuant to Rule 104, that the expenses incurred by the Committee during the First Session of the Thirty-eight Parliament are as follows:

1. With respect to its examination of legislation:

Professional and Other Services	\$ 0.00
Transport and Communications	2,426.10
Other Expenditures	0.00
Witness Expenses	2,423.69
Total	\$ 4,849.79

2. With respect to its study of the current state of Canadian media industries:

Professional and Other Services	\$ 170,844.90
Transport and Communications	269,855.48
Other Expenditures	18,046.03
Witness Expenses	8,093.47
Total	\$ 466,839.88

Your Committee received eight orders of reference from the Senate during the session in question — seven relating to bills or the subject-matter of bills, and one order of reference for a study of the Canadian news media.

During the session your Committee held 69 meetings, during which it received evidence from 275 witnesses. A total of more than 150 hours was spent in meetings. As part of its work on the Canadian news media, hearings were conducted in Toronto, Montreal, Vancouver, Calgary, Regina, Winnipeg, St. John's, Halifax, and Dieppe. In addition, Your Committee conducted fact-finding work on the news media in Washington, D.C.

The Committee presented reports on two bills without amendment, two bills without amendment but with observations, and one bill with amendment and with observations.

Your Committee submitted nine reports to the Senate dealing with its work during the session.

Respectfully submitted,

Wednesday, June 21, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to table its

SECOND REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Thursday, April 27, 2006, to examine and report on the current state of Canadian media industries; emerging trends and

RAPPORTS DU COMITÉ

Le jeudi 27 avril 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de déposer son

PREMIER RAPPORT

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat à engager des dépenses aux fins d'examiner les mesures législatives et autres questions qui lui ont été déferées, dépose, conformément à l'article 104 du Règlement, le relevé suivant des dépenses encourues à cette fin par le Comité au cours de la première session de la trente-huitième législature :

1. Relatif à son étude des mesures législatives :

Services professionnels et autres	0,00 \$
Transports et communications	2 426,10
Autres dépenses	0,00
Dépenses des témoins	2 423,69
Total	4 849,79 \$

2. Relatif à son étude de l'état actuel des industries de médias canadiens :

Services professionnels et autres	170 844,90 \$
Transports et communications	269 855,48
Autres dépenses	18 046,03
Dépenses des témoins	8 093,47
Total	466 839,88 \$

Votre Comité a reçu huit ordres de renvoi du Sénat au cours de la session en question — dont sept étaient reliés aux projets de loi ou la teneur de projets de loi, et un a autorisé une étude des médias canadiens d'informations.

Votre Comité a tenu 69 réunions au cours de la session, et a reçu des témoignages de 275 individus. Il a tenu des réunions pendant un total de plus de 150 heures. Dans le cadre de son étude des médias canadiens d'informations, le Comité a tenu des audiences à Toronto, Montréal, Vancouver, Calgary, Regina, Winnipeg, St. John's, Halifax, et Dieppe. En plus, votre Comité a effectué une mission d'études à Washington (D.C.).

Le Comité a présenté deux rapports sur des projets de loi sans amendements, deux rapports sur des projets de loi sans amendements mais avec observations et un rapport sur un projet de loi avec amendements et avec observations.

Votre Comité a déposé neuf rapports au Sénat relatifs à ses travaux au cours de la session.

Respectueusement soumis,

Le mercredi 21 juin 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de déposer son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat le jeudi 27 avril 2006 à examiner, pour en faire rapport, l'état actuel des industries de médias canadiennes; les tendances et les développements

developments in these industries; the media's role, rights, and responsibilities in Canadian society; and current and appropriate future policies relating thereto, now tables its final report entitled *Final Report on the Canadian News Media*, which is attached hereto.

Respectfully submitted,

Thursday, June 22, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

THIRD REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Thursday, April 27, 2006, to examine and report on the Canadian news media, respectfully requests that it be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary, for the purpose of its study.

Pursuant to Chapter 3:06, section 2(1)(c) of the *Senate Administrative Rules*, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that Committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

émergeants au sein de ces industries; le rôle, les droits, et les obligations des médias dans la société canadienne; et les politiques actuelles et futures appropriées par rapport à ces industries; dépose maintenant son rapport final intitulé *Rapport final sur les médias d'information canadiens*, qui est joint.

Respectueusement soumis,

Le jeudi 22 juin 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité a été autorisé par le Sénat le jeudi 27 avril 2006 à examiner les médias d'information canadiens, demande respectueusement qu'il soit autorisé à retenir les services de conseillers juridiques et techniques et de tout autre personnel jugé nécessaire aux fins de son étude.

Conformément au Chapitre 3:06, section 2(1)(c) du *Règlement administratif du Sénat*, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS
STUDY OF THE CANADIAN NEWS MEDIA
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2007**

Extract from the *Journals of the Senate* of Thursday,
April 27, 2006:

With leave of the Senate,

The Honourable Senator Robichaud, P.C., for the Honourable Senator Bacon, moved, seconded by the Honourable Senator Dallaire:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on the current state of Canadian media industries; emerging trends and developments in these industries; the media's role, rights, and responsibilities in Canadian society; and current and appropriate future policies relating thereto;

That the Committee submit its final report to the Senate no later than June 30, 2006 and that it retain until July 31, 2006 all powers necessary to publicise its findings; and

That the papers and evidence received and taken on the work accomplished by the Committee on the subject since the Second Session of the Thirty-Seventh Parliament be referred to the Committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
ÉTUDE DES MÉDIAS CANADIENS D'ACTUALITÉS
DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT
LE 31 MARS 2007**

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 27 avril 2006:

Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Robichaud, C.P., au nom de l'honorable sénateur Bacon, propose, appuyé par l'honorable sénateur Dallaire,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, pour en faire rapport, l'état actuel des industries de médias canadiennes; les tendances et les développements émergents au sein de ces industries; le rôle, les droits, et les obligations des médias dans la société canadienne; et les politiques actuelles et futures appropriées par rapport à ces industries;

Que le Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 30 juin 2006 et qu'il conserve jusqu'au 31 juillet 2006 tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions;

Que les mémoires reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis sur la question par le Comité depuis la deuxième session de la trente-septième législature soient déferés au Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 15,500
Transportation and Communications	1 000
All Other Expenditures	<u>2,000</u>
TOTAL	\$ 18,500

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Transport and Communications on _____.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

Date _____
Lise Bacon
Chair, Standing Senate Committee on
Transport and Communications

Date _____
George J. Furey
Chair, Standing Committee on Internal
Economy, Budgets and Administration

FOR INFORMATION ONLY**Past Expenditures**

	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2004-2005	2005-2006
Funds Requested	\$ 4,400	\$ 462,050	\$ 439,030	\$ 469,949	\$ 449,949
Funds Released	\$ 4,400	\$ 224,650	\$ 4,000	\$ 469,949	\$ 345,400
Expenditures	\$ 530	\$ 32,804	\$ 374	\$ 142,259	\$ 142,259

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	15 500 \$
Transports et communications	1 000
Autres dépenses	<u>2 000</u>
TOTAL	18 500 \$

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications _____.

La soussignée ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date _____
Lise Bacon
Présidente du Comité sénatorial permanent
des transports et des communications

Date _____
George J. Furey
Président du Comité permanent de la régie
interne, des budgets et de l'administration

NOTE D'INFORMATION**Historique des dépenses**

	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2004-2005	2005-2006
Fonds demandés	4 400 \$	462 050 \$	439 030 \$	469 949 \$	449 949 \$
Fonds autorisés	4 400 \$	224 650 \$	4 000 \$	469 949 \$	345 400 \$
Dépenses	530 \$	32 804 \$	374 \$	142 259 \$	142 259 \$

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

STUDY OF THE CANADIAN NEWS MEDIA

EXPLANATION OF BUDGET ITEMS
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2007

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

1. Communications Consultant (5 days x \$1,500)	\$ 7,500	
2. Working Meals (10 meals x \$500)	5,000	
3. Editing and Revision Services	<u>3,000</u>	
Sub-Total — Professional and Other Services		\$ 15,500

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

1. Courier Services	\$ <u>1,000</u>	
Sub-Total — Transportation and Communications		\$ 1,000

ALL OTHER EXPENDITURES

1. Miscellaneous	\$ <u>2,000</u>	
Sub-Total — All Other Expenditures		\$ <u>2,000</u>

TOTAL		\$ 18,500
-------	--	-----------

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk, Committees Directorate

Date

Hélène Lavoie, Director of Finance

Date

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
ÉTUDE DES MÉDIAS CANADIENS D'ACTUALITÉS**

**EXPLICATION DES ITEMS BUDGÉTAIRES
DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2007**

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES

1. Consultant en communications (5 jours x 1 500\$)	7 500 \$	
2. Repas de travail (10 repas x 500\$)	5 000	
3. Services de révision	<u>3 000</u>	
Sous-total — Services professionnels et autres		15 500 \$

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

1. Courrier	<u>1 000 \$</u>	
Sous-total — Transports et communications		1 000 \$

AUTRES DÉPENSES

1. Divers	<u>2 000 \$</u>	
Sous-total — Autres dépenses		<u>2 000 \$</u>

TOTAL		18 500 \$
--------------	--	------------------

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

Heather Lank, greffière principale, Direction des comités

Date

Hélène Lavoie, directrice des Finances

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, June 22, 2006

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Transportation and Communications for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2007 for the purpose of its Special Study on the Canadian News Media, as authorized by the Senate on Thursday, April 27, 2006. The approved budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 5,000
Transportation and Communications	1,000
Other Expenditures	<u>2,000</u>
Total	\$ 8,000

Respectfully submitted,

Le président,

GEORGE J. FUREY

Chair

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 22 juin 2006

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2007 aux fins de leur Étude spéciale des médias canadiens d'actualités, tel qu'autorisé par le Sénat le jeudi 27 avril 2006. Le budget approuvé se lit comme suit:

Services professionnels et autres	5 000 \$
Transports et communications	1 000
Autres dépenses	<u>2 000</u>
Total	8 000 \$

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, April 26, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:15 p.m., pursuant to rule 88 of the *Rules of the Senate*, to organize the activities of the committee.

[English]

Adam Thompson, Clerk of the Committee: As clerk of this committee it is my duty to preside over the election of the chair. I am ready to receive nominations to that effect.

Senator Tkachuk: I move that Senator Bacon be chair of the committee.

Mr. Thompson: Are there other nominations? Seeing none, it is moved by the Honourable Senator Tkachuk that the Honourable Senator Bacon do take the chair of this committee. Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Thompson: Carried. I invite Senator Bacon to take the chair.

Senator Lise Bacon (Chairman) in the chair.

The Chairman: Thank you, Senator Tkachuk, for your confidence in me. We have much work ahead and I will need the support of members to complete what has already been started before the end of the session.

I need a motion for the election of a deputy chair.

Senator Dawson: I move that Senator Tkachuk be deputy chair of the committee.

Senator Merchant: I support Senator Tkachuk as well.

The Chairman: All in favour of the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

The next motion deals with the Subcommittee on Agenda and Procedure being composed of the chair, the deputy chair and one other senator to invite witnesses and to schedule hearings.

Do I have a motion for the third member of the steering committee?

Senator Phalen: I move that Senator Munson be the third member of the subcommittee.

The Chairman: Are there others? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Senator Munson, you are the third member.

I need a motion for item 4 to print the committee's proceedings and that the chair set the number to meet demand.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 26 avril 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications tient aujourd'hui, à 18 h 15, sa séance d'organisation, conformément à l'article 88 du *Règlement du Sénat*.

[Traduction]

Adam Thompson, greffier du comité : En tant que greffier du comité, je dois présider à l'élection de la présidence. Je suis prêt à recevoir les mises en candidature.

Le sénateur Tkachuk : Je propose que le sénateur Bacon soit présidente du comité.

M. Thompson : Y a-t-il d'autres mises en candidature? Comme il n'y en a pas, il est proposé par l'honorable sénateur Tkachuk que l'honorable sénateur Bacon assume la présidence du comité. Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix : D'accord.

M. Thompson : La motion est adoptée. J'invite le sénateur Bacon à prendre le fauteuil.

Le sénateur Lise Bacon (présidente) occupe le fauteuil.

La présidente : Sénateur Tkachuk, je vous remercie de cette marque de confiance. Nous avons beaucoup de pain sur la planche, et j'aurai besoin de l'appui des membres pour achever ce qui a déjà été amorcé avant la fin de la session.

J'ai besoin d'une motion visant l'élection d'un vice-président.

Le sénateur Dawson : Je propose que le sénateur Tkachuk soit vice-président du comité.

Le sénateur Merchant : J'appuie la candidature.

La présidente : Tous ceux qui sont en faveur de la motion?

Des voix : D'accord.

La présidente : Motion adoptée.

La motion suivante concerne la création du Sous-comité du programme et de la procédure, composé de la présidence, du vice-président et d'un autre sénateur et chargé d'inviter les témoins et d'organiser le calendrier des audiences.

Quelqu'un a-t-il une proposition à faire concernant le troisième membre du comité de direction?

Le sénateur Phalen : Je propose le sénateur Munson.

La présidente : Y a-t-il d'autres mises en candidature? Tous ceux qui sont pour la motion?

Des voix : D'accord.

La présidente : La motion est adoptée. Sénateur Munson, vous êtes le troisième membre du comité de direction.

J'ai besoin d'une motion pour adopter le point 4 concernant l'impression des délibérations du comité et l'établissement par la présidence du tirage de manière à répondre à la demande.

Senator Tkachuk: I so move.

The Chairman: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Motion 5 is to authorize the committee to hold meetings and to print evidence when a quorum is not present.

Senator Fraser: I so move.

The Chairman: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Motion 6 deals with the financial report.

[Translation]

That the committee adopt the draft version of the first report prepared pursuant to rule 104.

[English]

I need a motion.

Senator Tkachuk: I so move.

The Chairman: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Motion 7 is:

That the committee ask the Library of Parliament to assign research analysts to the committee;

That the chair be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of the committee's examination and consideration of such bills, subject-matters of bills and estimates as are referred to it;

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the committee; and

That the chair, on behalf of the committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries and draft reports.

Senator Mercer: I so move.

The Chairman: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

[Translation]

Item No. 8, authority to commit funds and certify accounts.

Le sénateur Tkachuk : J'en fais la proposition.

La présidente : Tous ceux qui sont favorables?

Des voix : D'accord.

La présidente : Motion adoptée.

La motion 5 vise à autoriser le comité à siéger et à faire imprimer les témoignages en l'absence d'un quorum.

Le sénateur Fraser : J'en fais la proposition.

La présidente : Tous ceux qui sont favorables à la motion?

Des voix : D'accord.

La présidente : Motion adoptée.

La motion 6 concerne le rapport financier.

[Français]

Que, le Comité adopte l'ébauche du premier rapport préparé conformément à l'article 104 du Règlement.

[Traduction]

J'ai besoin que quelqu'un en fasse la proposition.

Le sénateur Tkachuk : Je le propose.

La présidente : Tous ceux qui sont favorables?

Des voix : D'accord.

La présidente : La motion est adoptée.

La motion 7 prévoit :

Que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter du personnel de recherche auprès du comité;

Que la présidence soit autorisée à demander au Sénat la permission de retenir les services de conseillers juridiques, de personnel technique, d'employés de bureau et d'autres personnes au besoin pour aider le comité à examiner les projets de loi, la teneur de ces derniers et les prévisions budgétaires qui lui sont renvoyés;

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à faire appel aux services d'experts-conseils dont le comité peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que la présidence, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et de projets de rapport.

Le sénateur Mercer : Je le propose.

La présidente : Tous ceux qui sont pour?

Des voix : D'accord.

[Français]

Numéro 8, l'autorisation d'engager des fonds et d'approuver les comptes à payer.

That, pursuant to section 32 of the Financial Administration Act, and section 7, chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority to commit funds be conferred individually on the Chair, the Deputy Chair, and the Clerk of the Committee; and

That, pursuant to section 34 of the Financial Administration Act, and section 8, chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority for certifying accounts payable by the committee be conferred individually on the Chair, the Deputy Chair, and the Clerk of the Committee.

[English]

I need a motion to that effect.

Senator Munson: I so move.

Senator Munson: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Motion 9 is that the committee empower the Subcommittee on Agenda and Procedure to designate, as required, one or more members of the committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the committee.

Senator Mercer: I so move.

The Chairman: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Motion 10 is:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to:

- 1) determine whether any member of the committee is on official business for the purposes of paragraph 8(3)(a) of the Senators Attendance Policy, published in the *Journals of the Senate* on Wednesday, June 3, 1998, and
- 2) consider any member of the committee to be on official business if that member is attending an event or meeting related to the work of the committee; or making a presentation related to the work of the committee.

Do I have a mover?

Senator Tkachuk: I so move.

The Chairman: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

[Translation]

Item No. 11, Travelling and living expenses of witnesses.

Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques et à l'article 7, chapitre 3:06 du *Règlement administratif du Sénat*, l'autorisation d'engager les fonds du comité soit conféré individuellement au président, au vice-président et au greffier du comité; et

Que, conformément à l'article 34 de la Loi sur la gestion des finances publiques et à l'article 8, chapitre 3:06, du *Règlement administratif du Sénat*, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée individuellement au président, au vice-président et au greffier du comité.

[Traduction]

J'ai besoin d'une motion à cet effet.

Le sénateur Munson : Je le propose.

La présidente : Tous ceux qui sont pour?

Des voix : D'accord.

La présidente : La motion est adoptée.

La motion 9 autorise le Sous-comité du programme et de la procédure à désigner, au besoin, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel nécessaire, qui se déplaceront au nom du comité.

Le sénateur Mercer : Je fais la motion.

La présidente : Tous ceux qui sont pour?

Des voix : D'accord.

La présidente : La motion est adoptée.

À la motion 10, il est proposé :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à :

- 1) déterminer si un membre du comité remplit un « engagement officiel » au sens de l'alinéa 8(3)a) de la politique relative à la présence des sénateurs, publiée dans les *Journaux du Sénat* du mercredi 3 juin 1998, et
- 2) considérer qu'un membre du comité remplit un « engagement officiel » si ce membre : a) assiste à une activité ou à une réunion se rapportant aux travaux du comité; ou b) fait un exposé ayant trait aux travaux du comité.

Quelqu'un veut-il bien en faire la proposition?

Le sénateur Tkachuk : J'en fais la proposition.

La présidente : Tous ceux qui sont pour?

Des voix : D'accord.

La présidente : La motion est adoptée.

[Français]

Numéro 11, Frais de déplacement des témoins.

It is moved by the honourable senator Merchant,

That, pursuant to the Senate guidelines for witnesses' expenses, the committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for one witness from any organization and payment will take place upon application, but that the Chair be authorized to approve expenses for a second witness should there be exceptional circumstances.

The Chairman: Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Some Hon. Senators: Agreed.

[English]

The Chairman: Carried. Motion 12 is:

That the chair be authorized to seek permission from the Senate to permit coverage by electronic media of its public proceedings with the least possible disruption of its hearings; and

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to allow coverage at its discretion.

Senator Munson: I so move.

The Chairman: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

[Translation]

Time slot for regular meetings. Tuesday at 9:30 a.m. and Wednesday at 6:15 p.m.

[English]

That is the time slot for regular meetings. Under other business, I have a motion, of which you have copies.

I move:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on the current state of Canadian media industries; emerging trends and developments in these industries; the media's role, rights, and responsibilities in Canadian society; and current and appropriate future policies relating thereto;

That the committee submit its final report to the Senate no later than the end of June —

Senator Fraser: I would say June just in case.

The Chairman: June would be appropriate if we are not ready in May. Are members agreed on June? Is that too late, Senator Carney?

Senator Carney: No.

The Chairman: All agreed on June?

Il est proposé par l'honorable sénateur Merchant,

Que, conformément aux lignes directrices du Sénat gouvernant les frais de déplacement des témoins, le comité peut rembourser des dépenses raisonnables de voyage et d'hébergement à un témoin par organisme, après qu'une demande de remboursement a été présentée, mais que la présidence soit autorisée à permettre le remboursement de dépenses pour un deuxième témoin, du même organisme, s'il y a des circonstances exceptionnelles.

La présidente : Vous plaît-il, honorables sénateurs, d'adopter la motion?

Des voix : D'accord.

[Traduction]

La présidente : La motion est adoptée. La motion 12 dispose :

Que la présidence soit autorisée à demander au Sénat la permission de diffuser les délibérations publiques du comité par médias d'information électronique, de manière à déranger le moins possible ses travaux; et

Que le sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à permettre cette diffusion à sa discrétion.

Le sénateur Munson : J'en fais la proposition.

La présidente : Tous ceux qui sont pour?

Des voix : D'accord.

La présidente : La motion est adoptée.

[Français]

Les horaires des séances régulières. Le mardi à 9 h 30 et le mercredi à 18 h 15.

[Traduction]

Ce sont là les blocs réservés aux réunions ordinaires. Au point 14, sous « Autres travaux », j'ai une motion dont vous avez reçu copie.

Je propose :

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, en vue d'en faire rapport, l'état actuel du secteur médiatique canadien, les nouvelles tendances et les faits nouveaux qui y surviennent, le rôle, les droits et les responsabilités des médias au sein de la société canadienne et les politiques actuelles et futures pertinentes en la matière;

Que le comité soumette son rapport final au Sénat au plus tard à la fin de juin...

Le sénateur Fraser : Moi, je dirais en juin, au cas où.

La présidente : Je n'y serais opposée si nous n'étions pas déjà en mai. Les membres s'entendent-ils pour fixer l'échéance au mois de juin? Est-ce trop tard, sénateur Carney?

Le sénateur Carney : Non.

La présidente : Tous sont-ils d'accord pour le mois de juin?

Senator Carney: The earlier the better.

The Chairman: We will try for May but say June, just in case. The motion continues with:

... and that the committee retain until July 31, 2006 all powers necessary to publicize its findings; and

That the papers and evidence received and taken and the work accomplished by the committee on the subject since the Second Session of the Thirty-seventh Parliament be referred to the committee.

I need a mover to that effect.

Senator Johnson: I so move.

The Chairman: We will do our best, Senator Tkachuk, to have this adopted tomorrow so that we can distribute the documents to all members, if at all possible.

Senator Tkachuk: I will talk to my house leader tomorrow morning.

The Chairman: I will do the same.

Senator Tkachuk: Then we will phone each other during the morning to get it organized.

The Chairman: We will distribute the report to all the members so that we can begin our work on the report.

The committee adjourned.

OTTAWA, Wednesday, June 7, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:15 p.m. to consider draft budgets; and, in camera, to consider a draft report in respect of the current state of Canadian media industries; emerging trends and developments in these industries; the media's role, rights and responsibilities in Canadian society; and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (Chairman) in the chair.

[English]

The Chairman: Honourable senators, we will deal first with three budgets. The steering committee met to consider these budgets, which you have in front of you.

The first budget, which is for \$12,000, deals with legislation. It includes amounts for professional and other services, \$10,000, and all other expenditures, \$2,000. We are submitting this budget to members of the committee for approval.

Senator Tkachuk: I so move.

The Chairman: The motion has been seconded by Senator Johnson.

Is it agreed, honourable senators?

Le sénateur Carney : Plus vite ce sera fait, mieux ce sera.

La présidente : Nous tenterons donc d'avoir terminé en mai, mais nous préciserons juin, au cas où. La motion se poursuit :

[...] et qu'il conserve jusqu'au 31 juillet 2006 tous les pouvoirs nécessaires pour rendre publiques ses constatations; et

Que les mémoires et les témoignages de même que les travaux accomplis par le comité à cet égard depuis la deuxième session de la 37^e législature soient renvoyés au comité.

J'ai besoin que quelqu'un propose la motion.

Le sénateur Johnson : Je le fais.

La présidente : Sénateur Tkachuk, nous allons faire de notre mieux pour faire adopter cela demain de manière à pouvoir distribuer les documents à tous les membres, si possible.

Le sénateur Tkachuk : J'en parlerai au leader de mon parti à la Chambre demain matin.

La présidente : Je ferai de même.

Le sénateur Tkachuk : Ensuite, nous pourrions communiquer par téléphone en matinée pour tout organiser.

La présidente : Nous allons distribuer le rapport à tous les membres pour que nous puissions commencer nos travaux à son sujet.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 7 juin 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, pour procéder à l'étude des ébauches de budget; et pour étudier, à huis clos, une ébauche de rapport portant sur l'état actuel du secteur médiatique canadien; les nouvelles tendances et les faits nouveaux qui y surviennent; le rôle, les droits et les responsabilités des médias au sein de la société canadienne; et les politiques actuelles et futures pertinentes en la matière.

Le sénateur Lise Bacon (présidente) occupe le fauteuil.

[Traduction]

La présidente : Chers collègues, nous allons d'abord examiner les trois ébauches de budget. Le comité de direction s'est réuni pour établir ces budgets que vous avez en main.

Le premier budget, qui est de 12 000 \$, porte sur nos travaux législatifs. Il comprend des montants pour les services professionnels et autres (10 000 \$) et pour toutes les autres dépenses (2 000 \$). Nous soumettons ce budget à l'approbation des membres du comité.

Le sénateur Tkachuk : J'en fais la proposition.

La présidente : La motion est appuyée par le sénateur Johnson.

La motion est-elle adoptée, honorables sénateurs?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The second budget relates to the media with respect to the study in front of us. For professional and other services, we have budgeted \$15,500; transportation and communication, \$1,000; and all other expenditures, \$2,000. The total is \$18,500. Are there any comments?

Senator Tkachuk: I so move.

The Chairman: Do you all agree?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The next item is the budget for our study examining the containerized freight traffic handled by Canada's ports. The committee will be travelling to Vancouver, Montreal, Halifax and Prince Rupert. Vancouver and Prince Rupert are together. The committee has budgeted for accommodation, travel expenses, public hearings and hotel accommodation. The total of \$297,194. Are there any questions or comments?

Senator Tkachuk: I so move.

The Chairman: Do you all agree?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: We will proceed now to consideration of a draft report on our current study.

The committee continued in camera.

Des voix : D'accord.

La présidente : Le deuxième budget vise notre étude sur les médias. Pour les services professionnels et autres, nous avons prévu 15 500 \$; pour les transports et les communications, 1 000 \$; et pour toutes les autres dépenses, 2 000 \$. Cela nous donne un total de 18 500 \$. Y a-t-il des observations?

Le sénateur Tkachuk : J'en fais la proposition.

La présidente : Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des voix : D'accord.

La présidente : Le troisième budget concerne notre étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. Le comité va se déplacer à Vancouver, Montréal, Halifax et Prince Rupert. Vancouver et Prince Rupert sont reliées. Le comité a prévu des sommes pour les locaux, les frais de déplacement, les audiences publiques et l'hébergement. Le budget total est de 297 194 \$. Y a-t-il des questions ou des commentaires?

Le sénateur Tkachuk : J'en fais la proposition.

La présidente : Tout le monde est d'accord?

Des voix : D'accord.

La présidente : Nous allons maintenant nous pencher sur une ébauche de rapport concernant notre étude en cours.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5



A1
219
T83



First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:

The Honourable LISE BACON

Tuesday, June 13, 2006 (in camera)
Tuesday, June 20, 2006

Issue No. 2

First and second meetings on:

The containerized freight traffic handled
by Canada's ports

INCLUDING:

THE FOURTH REPORT OF THE COMMITTEE
(2006-2007 Budget — study on the containerized freight
traffic handled by Canada's ports)

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :

L'honorable LISE BACON

Le mardi 13 juin 2006 (à huis clos)
Le mardi 20 juin 2006

Fascicule n° 2

Première et deuxième réunions concernant :

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné
par les ports du Canada

Y COMPRIS :

LE QUATRIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Budget 2006-2007 — étude sur le trafic du fret
conteneurisé manutentionné par les ports du Canada)

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Carney, P.C.	(or Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hays	Munson
(or Fraser)	Phalen
Johnson	Zimmer

* Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

Substitution pending for the Honourable Senator Dawson
(June 20, 2006).

The name of the Honourable Senator Dawson added
(June 22, 2006).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Carney, C.P.	(ou Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hays	Munson
(ou Fraser)	Phalen
Johnson	Zimmer

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Remplacement à venir pour l'honorable sénateur Dawson.
(20 juin 2006).

Le nom de l'honorable sénateur Dawson ajouté (le 22 juin 2006).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Thursday, May 11, 2006:

The Honourable Senator Bacon moved, seconded by the Honourable Senator Robichaud, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's

(i) Pacific Gateway container ports;

(ii) east coast container ports;

(iii) central container ports;

and current and appropriate future policies relating thereto; and

That the Committee submit its final report no later than March 31, 2007.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 11 mai 2006 :

L'honorable sénateur Bacon propose, appuyée par l'honorable sénateur Robichaud, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par

i) les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique

ii) les ports à conteneurs de la côte Est

iii) les ports à conteneurs du Centre

du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard;

Que le Comité soumette son rapport final au plus tard le 31 mars 2007.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, June 13, 2006
(7)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day, at 9:30 a.m., in room 257, East Block, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Merchant, Munson and Zimmer (9).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee began its consideration on the current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada (i) Pacific Gateway container ports; (ii) east coast container ports; (iii) central container ports; and current and appropriate future policies relating thereto.

It was agreed that senators' staff be permitted to attend the in camera meeting.

Pursuant to rule 92(2)(e), the committee considered a draft agenda.

At 10:35 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, June 20, 2006
(8)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:32 a.m., in room 257, East Block, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators, Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Merchant, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (10).

Other senator present: The Honourable Senator Austin, P.C. (1).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 13 juin 2006
(7)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 9 h 30, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Merchant, Munson et Zimmer (9).

Également présents : De la Bibliothèque du Parlement : Allison Padova et Terrence Thomas, analystes.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité entreprend son étude sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par i) les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, ii) les ports à conteneurs de la côte Est, et iii) les ports à conteneurs du centre du Canada, les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard.

Il est convenu d'autoriser le personnel à rester dans la salle durant la séance à huis clos.

Conformément à l'alinéa 92(2)e Règlement, le comité examine un projet de rapport.

À 10 h 35, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 20 juin 2006
(8)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Merchant, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (10).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Austin, C.P. (1).

Également présents : De la Bibliothèque du Parlement : Allison Padova et Terrence Thomas, analystes.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par i) les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, ii) les ports à

markets served by, Canada (i) Pacific Gateway container ports; (ii) east coast container ports; (iii) central container ports; and current and appropriate future policies relating thereto.

WITNESSES:

Transport Canada:

Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy;
Richard Saillant, Acting Executive Director, Rail Policy;

Roger Roy, Director General, Economic Analysis;
Emile Di Sanza, Director General, Marine Policy;
Laureen Kinney, Director General, Marine Security.

Ms. Burr made an opening statement and, together with the other witnesses, answered questions.

At 11:12 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

conteneurs de la côte Est, et iii) les ports à conteneurs du centre du Canada, les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard.

TÉMOINS :

Transports Canada :

Kristine Burr, sous-ministre adjointe, Politiques;
Richard Saillant, directeur exécutif par intérimaire, Politique ferroviaire;

Roger Roy, directeur général, Analyse économique;
Emile Di Sanza, directeur général, Politique maritime;
Laureen Kinney, directrice générale, Sûreté maritime.

Mme Burr fait une déclaration et, de concert avec les autres témoins, répond aux questions.

À 11 h 12, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, June 22, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FOURTH REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Thursday, May 11, 2006, to examine and report on containerized freight traffic handled by Canada's ports, respectfully requests that it be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary, and to adjourn from place to place within Canada for the purpose of its study.

Pursuant to Chapter 3:06, section 2(1)(c) of the *Senate Administrative Rules*, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that Committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 22 juin 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité a été autorisé par le Sénat le jeudi 11 mai 2006 à examiner pour en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada, demande respectueusement qu'il soit autorisé à retenir les services de conseillers juridiques et techniques et de tout autre personnel jugé nécessaire, et à se déplacer d'un lieu à l'autre au Canada aux fins de son étude.

Conformément au Chapitre 3:06, section 2(1)(c) du *Règlement administratif du Sénat*, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

La présidente,

LISE BACON

Chair

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**
**EXAMINATION OF CONTAINERIZED FREIGHT TRAFFIC
HANDLED BY CANADA'S PORTS**
**APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2007**

Extract from the *Journals of the Senate* of Thursday,
May 11, 2006:

The Honourable Senator Bacon moved, seconded by the
Honourable Senator Robichaud, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and
Communications be authorized to examine and report on
current and potential future containerized freight traffic
handled at, and major inbound and outbound markets
served by, Canada's

(i) Pacific Gateway container ports;

(ii) east coast container ports;

(iii) central container ports;

and current and appropriate future policies relating thereto;
and

That the Committee submit its final report no later than
March 31, 2007.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**
**ÉTUDE SUR LE TRAFIC DU FRET CONTENEURISÉ
MANUTENTIONNÉ PAR LES PORTS DU CANADA**
**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT
LE 31 MARS 2007**

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 11 mai 2006 :

L'honorable sénateur Bacon propose, appuyée par
l'honorable sénateur Robichaud, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des
communications soit autorisé à mener une étude et à faire
rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel
manutentionné par

i) les ports à conteneurs de la porte d'entrée du
Pacifique

ii) les ports à conteneurs de la côte Est

iii) les ports à conteneurs du Centre

du Canada, sur les principaux marchés importateurs et
exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques
actuelles et futures à cet égard;

Que le Comité soumette son rapport final au plus tard le
31 mars 2007.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 62,400
Transportation and Communications	220,294
All Other Expenditures	<u>14,500</u>
TOTAL	\$ 297,194

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	62 400 \$
Transports et communications	220294
Autres dépenses	<u>14 500</u>
TOTAL	297 194 \$

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Transport and Communications on _____.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications le _____.

La soussignée ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date

Lise Bacon
Chair, Standing Senate Committee on
Transport and Communications

Date

Lise Bacon
Présidente du Comité sénatorial permanent
des transports et des communications

Date

George Furey
Chair, Standing Committee on Internal
Economy, Budgets and Administration

Date

George Furey
Président du Comité permanent de la régie
interne, des budgets et de l'administration

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**

**EXAMINATION OF CONTAINERIZED FREIGHT TRAFFIC
HANDLED BY CANADA'S PORTS**

**EXPLANATION OF BUDGET ITEMS
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2007**

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

1. Working Meals

(a) 15 meals in Ottawa x \$500	\$ 7,500
(b) 4 meals in Vancouver and Prince Rupert x \$1,000	4,000
(c) 3 meals in Montreal x \$1,000	3,000
(d) 3 meals in Halifax x \$1,000	<u>3,000</u>

Sub-total — Working meals

\$ 17,500

2. Translation and Interpretation Services (translation and recording equipment for activities outside Ottawa)

(a) 4 days in Vancouver and Prince Rupert x \$2,500	\$ 10,000
(b) 3 days in Montreal x \$2,500	7,500
(c) 3 days in Halifax x \$2,500	<u>7,500</u>

Sub-total — Translation and Interpretation

\$ 25,000

3. Reporting (both languages for hearings outside Ottawa)

(a) 3 days in Vancouver and Prince Rupert x \$2,700	\$ 8,100
(b) 2 days in Montreal x \$2,700	5,400
(c) 2 days in Halifax x \$2,700	<u>5,400</u>

Sub-total — Reporting

\$ 18,900

4. Hospitality

1,000

Sub-Total — Professional and Other Services

\$ 62,400

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

1. Travel Expenses

For public hearings in Canada: 12 Senators, 1 Clerk, 1 Committee staff, 1 Researcher, 1 Stenographer, and 3 Interpreters
(19 Individuals)

(A) Travel to Vancouver and Prince Rupert for public hearings and fact-finding

(i) Air Transport (from and to Ottawa)	
(a) 12 x \$4,900	\$ 58,800
(b) 7 x \$4,300	30,100
(ii) Ground Transport (4 taxis x 19 x \$25)	
(a) 4 taxis x 19 x \$25	1,900
(b) Buses (2 days x \$1000)	2,000
(iii) Hotel Accommodations (5 nights x 19 x \$225)	21,375
(iv) <i>Per diems</i> (6 days x 19 x \$75.40)	8,596
(v) Contingencies (6 days x \$500)	<u>3,000</u>

Sub-Total, Travel to Vancouver and Prince Rupert

\$ 125,771

(B) Travel to Halifax for public hearings and fact-finding

(i) Air Transport (from and to Ottawa)

(a) 12 x \$2,200 \$ 26,400

(b) 7 x \$1,950 13,650

(ii) Ground Transport

(a) 4 taxis x 19 x \$25 1,900

(b) Buses (2 days x \$1,000) 2,000

(iii) Hotel Accommodations (4 nights x 19 x \$200) 15,200

(iv) *Per diems* (5 days x 19 x \$75.40) 7,163(v) Contingencies (5 days x \$500) 2,500**Sub-Total, Travel to Halifax**

\$ 68,813

(C) Travel to Montreal for public hearings and fact-finding

(i) Travel by train (from and to Ottawa)

(a) Senators travel on passes

(b) 7 x \$240 \$ 1,680

(ii) Ground Transport (4 taxis x 19 x \$25)

(a) 4 taxis x 19 x \$25 1,900

(b) Buses (2 days x \$1,000) 2,000

(iii) Hotel Accommodations (3 nights x 19 x \$200) 11,400

(iv) *Per diems* (4 days x 19 x \$75.40) 5,730(v) Contingencies (4 days x \$500) 2,000**Sub-Total, Travel to Montreal**

\$ 24,710

2. Courier Services1,000**Sub-Total — Transport and Communications**

\$ 220,294

ALL OTHER EXPENDITURES**1. Rental**

(a) Meeting rooms for public hearings (7 days x \$1,000) \$ 7,000

(b) Equipment for public hearings (7 days x \$500) 3,500**Sub-Total, Rental**

\$ 10,500

2. Books, newspapers, and magazines

2,000

3. Miscellaneous2,000**Sub-Total — All Other Expenditures**\$ 14,500**TOTAL**

\$ 297,194

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk, Committees Directorate

Date

Hélène Lavoie, Director of Finance

Date

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**

**ÉTUDE SUR LE TRAFIC DU FRET CONTENEURISÉ
MANUTENTIONNÉ PAR LES PORTS DU CANADA**

**EXPLICATION DES ITEMS BUDGÉTAIRES
DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2007**

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES

1. Repas de travail

a) 15 repas à Ottawa x 500\$	7 500 \$
b) 4 repas à Vancouver et Prince Rupert x 1 000\$	4 000
c) 3 repas à Montréal x 1 000\$	3 000
d) 3 repas à Halifax x 1 000\$	<u>3 000</u>

Sous-total — repas de travail

17 500 \$

2. Services de traduction et d'interprétation (équipements pour la traduction et services d'enregistrement pour les activités à l'extérieur d'Ottawa)

a) 4 jours à Vancouver et Prince Rupert x 2 500\$	10 000 \$
b) 3 jours à Montréal x 2 500\$	7 500
c) 3 jours à Halifax x 2 500\$	<u>7 500</u>

Sous-total — traduction et interprétation

25 000 \$

3. Transcriptions (les deux langues pour les audiences à l'extérieur d'Ottawa)

a) 3 jours à Vancouver et Prince Rupert x 2 700\$	8 100 \$
b) 2 jours à Montréal x 2 700\$	5 400
c) 2 jours à Halifax x 2 700\$	<u>5 400</u>

Sous-total — transcriptions

18 900 \$

4. Hospitalité

1 000 \$

Sous-total — services professionnels et autres

62 400\$

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

1. Frais de déplacement

Pour les réunions publiques au Canada: 12 sénateurs, 1 greffier, 1 personnel du Comité, 1 recherchiste, 1 sténographe, et 3 interprètes
(19 personnes)

A) Voyage à Vancouver et Prince Rupert pour les réunions publiques et la mission d'étude

i) Transport aérien (de et vers Ottawa)	
a) 12 x 4 900\$	58 800 \$
b) 7 x 4 300\$	30 100
ii) Transport terrestre (4 taxis x 19 x 25\$)	
a) 4 taxis x 19 x 25\$	1 900
b) Autobus (2 jours x 1 000\$)	2 000
iii) Hôtels (5 nuits x 19 x 22\$)	21 375
iv) Allocations journalières (6 jours x 19 x 75.40\$)	8 596
v) Contingences (6 jours x 500\$)	<u>3 000</u>

Sous-total, voyage à Vancouver et Prince Rupert

125 771 \$

B) Voyage à Halifax pour les réunions publiques et la mission d'étude

i) Transport aérien (de et vers Ottawa)		
a) 12 x 2 200\$	26 400 \$	
b) 7 x 1 950\$	13 650	
ii) Transport terrestre		
a) 4 taxis x 19 x 25\$	1 900	
b) Autobus (2 jours x 1 000\$)	2 000	
iii) Hôtels (4 nuits x 19 x 200\$)	15 200	
iv) Allocations journalières (5 jours x 19 x 75.40\$)	7 163	
v) Contingences (5 jours x 500\$)	<u>2 500</u>	
Sous-total, voyage à Halifax		68 813 \$

C) Voyage à Montréal pour les réunions publiques et la mission d'étude

i) Voyage en train (de et vers Ottawa)		
a) les sénateurs voyagent avec leur passe		
b) 7 x 240\$	1 680 \$	
ii) Transport terrestre (4 taxis x 19 x 25\$)		
a) 4 taxis x 19 x 25\$	1 900	
b) Autobus (2 jours x 1 000\$)	2 000	
iii) Hôtels (3 nuits x 19 x 200\$)	11 400	
iv) Allocations journalières (4 jours x 19 x 75.40\$)	5 730	
v) Contingences (4 jours x 500\$)	<u>2 000</u>	
Sous-Total, voyage à Montréal		24 710 \$

2. Courrier

Sous-total — transports et communications	<u>1 000 \$</u>	220 294 \$
--	-----------------	-------------------

AUTRES DÉPENSES**1. Location**

a) Salles de réunions pour audiences publiques (7 jours x 1 000\$)	7 000 \$	
b) Équipements pour les audiences publiques (7 jours x 500\$)	<u>3 500</u>	
Sous-total, location		10 500 \$

2. Achat de livres et de périodiques

	2 000	
--	-------	--

3. Divers

Sous-total — Autres dépenses	<u>2 000</u>	14 500 \$
-------------------------------------	--------------	------------------

TOTAL**297 194 \$**

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

Heather Lank, greffière principale, Direction des comités

Date

Hélène Lavoie, directrice des Finances

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, June 22, 2006

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Transportation and Communications for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2007 for the purpose of its Special Study on the examination of containerized freight traffic handled by Canada's ports, as authorized by the Senate on Thursday, May 11, 2006. The approved budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 30,600
Transportation and Communications	126,771
Other Expenditures	<u>8,500</u>
Total	\$ 165,874

(includes funds for public hearings and fact-findings)

Respectfully submitted,

Le président,

GEORGE J. FUREY

Chair

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 22 juin 2006

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2007 aux fins de leur Étude spéciale sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada, tel qu'autorisé par le Sénat le jeudi 11 mai 2006. Le budget approuvé se lit comme suit:

Services professionnels et autres	30 600 \$
Transports et communications	126 771
Autres dépenses	<u>8 500</u>
Total	165 874 \$

(y compris des fonds pour participer à des audiences publiques et des missions d'étude)

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 20, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day 9:32 a.m. to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*Translation*]

The Chairman: This morning we will be examining, in order to report on, current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound market served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

This morning, from Transport Canada, we have with us Ms. Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy, Mr. Richard Saillant, Acting Executive Director, Rail Policy, Mr. Roger Roy, Director General, Economic Analysis, and Mr. Emile Di Sanza, Director General, Marine Policy.

[*English*]

Welcome to all of you this morning. We look forward to hearing what you have to say and will be asking questions following your presentation.

Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy, Transport Canada: It is a pleasure to appear before you today to discuss containerized freight traffic in Canada.

I would like to acknowledge my colleagues. On my left is Emile Di Sanza, Director General, Marine Policy and Richard Saillant, Acting Executive Director, Rail Policy. On my right is Roger Roy, Director General, Economic Analysis and Laureen Kinney, Director General, Marine Security. They will help respond to your questions. I will begin with a short presentation.

As you know, we are experiencing nothing short of a revolution in the nature of global commerce.

[*Translation*]

This revolution is based on the notions of global supply and the value chains that stimulate trade and international investments. Businesses take advantage of these chains and position their design, production, distribution, sales and customer support activities accordingly throughout the world, where their business is most justified. Thus, throughout the last

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 20 juin 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui 9 h 32 pour étudier et faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente : Ce matin nous étudions afin d'en faire rapport le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Nous recevons ce matin, de Transports Canada, Mme Kristine Burr, sous-ministre adjoint des Politiques, M. Richard Saillant, directeur exécutif intérimaire de la Politique ferroviaire, M. Roger Roy, directeur général, Analyse économique, M. Emile Di Sanza, directeur général, Politique maritime.

[*Traduction*]

Bienvenue à tous ce matin. Nous sommes impatients d'entendre ce que vous avez dire. Nous poserons des questions après votre présentation.

Kristine Burr, sous-ministre adjoint, Politiques, Transports Canada : C'est un plaisir que de comparaître devant vous aujourd'hui pour discuter du trafic du fret conteneurisé au Canada.

J'aimerais vous présenter mes collègues. À ma gauche se trouvent Émile Di Sanza, directeur général de la Politique maritime, et Richard Saillant, directeur exécutif intérimaire de la Politique ferroviaire. À ma droite se trouvent Roger Roy, directeur général de l'Analyse économique et Laureen Kinney, directrice générale de la Sécurité maritime. Ils m'aideront à répondre à vos questions. Je commencerai par une brève présentation.

Comme vous le savez, nous sommes en train d'assister à rien de moins qu'une révolution dans la nature du commerce mondial.

[*Français*]

Cette révolution est centrée sur les notions de l'approvisionnement mondial et des chaînes de valeur qui stimulent le commerce et les investissements à l'échelle internationale. Les entreprises profitent de ces chaînes et positionnent leurs activités de conception, de production, de distribution, de vente et de soutien à la clientèle partout dans le

decade, we saw the emergence of a globally and competitively integrated Asian economic force. It is led by China, Japan, India and Korea, and shows no sign of slowing down.

[English]

For a trading economy like ours, being a competitive player on this new playing field, attracting a steady flow of investment to our doorstep, and making inroads into Asia are essential to our economic well-being.

Our wealth, standard of living and jobs depend on Canada competing and competing successfully for market share and investment dollars. However, increasing trade and investment flows are one thing; having infrastructure to handle it is another.

One great challenge in transportation these days is responding to the system needs given the pace and breadth of change. The nation that finds the best policies to respond to transportation as a system may well be the one that does best in the competitive international marketplace

Increasingly, a system response requires integration of various transportation modes to be truly efficient. To achieve integration requires collaboration, even in circumstances where the players might not naturally cooperate or even be in competition.

One approach that has worked to improve transportation planning is the freight or gateway council model. There are four examples in Canada right now. Most famous is the Greater Vancouver Gateway Council, which has been in existence for 10 years and is the model on which several other gateway councils are patterning themselves. We have gateway councils as well in Montreal, Halifax and one is just being formed in Southern Ontario.

I do not want to oversell gateway councils or suggest that every region needs one, but I do think they have been, and can be, a useful model for galvanizing the interests of decision makers and transportation stakeholders. Gateway councils provide a forum for key stakeholders in a region to work collaboratively on addressing common challenges, identifying options, determining feasible solutions as well as resolving some of their own integration issues.

One thing we have discovered in looking at the challenges facing transportation today is that no single jurisdiction holds solutions at its fingertips. More and more, we must ensure that transportation stakeholders work collaboratively with every level of government to ensure the smooth flow of transportation.

monde, là où leurs affaires sont les plus justifiées. Aussi, au cours de la dernière décennie, nous avons pu constater l'émergence d'une force économique asiatique intégrée sur le plan compétitif à l'échelle mondiale. Elle est menée par la Chine, le Japon, l'Inde et la Corée. Cette force ne montre aucun signe de ralentissement.

[Traduction]

Dans une économie commerciale comme la nôtre, il est essentiel à notre prospérité économique que nous soyons un compétiteur de taille dans ce nouveau contexte, que nous attirions un flux régulier d'investissements vers nous et que nous tracions notre voie en Asie.

Notre richesse, notre mode de vie et nos emplois sont tributaires de ce que le Canada parvienne à obtenir sa part du marché et des investissements. Cependant, l'augmentation du commerce et du flux des investissements est une chose; s'en est une autre que d'avoir une infrastructure qui le permette.

L'un des grands défis du transport, ces jours-ci, est de répondre aux besoins du système, compte tenu de la cadence et de l'envergure du changement. Le pays qui instaurera les meilleures politiques pour répondre aux besoins du transport en tant que réseau pourrait bien être celui qui s'en tirera le mieux sur le marché de la concurrence internationale.

Une solution de système exige de plus en plus l'intégration de divers modes de transport pour être véritablement efficace. La concrétisation de cette intégration n'ira pas sans collaboration, même dans des circonstances où les divers intervenants pourraient ne pas être naturellement portés à coopérer, ou même seraient concurrents.

Une méthode qui a été efficace pour améliorer la planification des transports est le modèle de conseil de fret ou de porte d'entrée. Il y en a quatre au Canada actuellement. Le plus célèbre de ceux-là est le Greater Vancouver Gateway Council, créé il y a dix ans et qui est le modèle dont sont inspirés plusieurs autres conseils de porte d'entrée. Nous avons des conseils de porte d'entrée aussi à Montréal, à Halifax et un autre est en voie de formation dans le Sud de l'Ontario.

Je ne voudrais pas trop en dire sur les conseils de porte d'entrée ou donner à penser qu'il en faut une dans chaque région, mais je pense tout de même qu'ils ont été et qu'ils peuvent être un modèle utile pour galvaniser l'intérêt des responsables des décisions et des intervenants du secteur du transport. Les conseils de porte d'entrée constituent un forum où les principaux intervenants dans une région peuvent coopérer pour résoudre les défis communs, recenser les solutions, déterminer celles qui sont réalisables et aussi résoudre certains de leurs propres problèmes d'intégration.

Une chose que nous avons découverte, en examinant les défis que pose le transport de nos jours, c'est que pas une administration, à elle seule, n'a de solution toute prête. De plus en plus, nous devons veiller à ce que les intervenants du transport collaborent avec tous les niveaux de gouvernement pour assurer le flux sans accroc du transport.

The Greater Vancouver Gateway Council was one of the pioneers in this field in Canada. The consensus it created on what needed to be done in the lower mainland is one of the reasons why federal and provincial governments could respond to the emerging needs of the Asia-Pacific gateway relatively quickly and in a collaborative fashion.

Consider the rising demand. The Port of Vancouver is forecasting a tripling of container traffic over the next two decades, from 1.8 million containers to up to 7 million. We are seeing the same phenomenon in Prince Rupert as well, which holds significant growth opportunities.

In all, container traffic between North America and Asia is forecasted to grow from 15.3 million container units — or TEUs — in 2003 to 33.5 million in 2015, more than double. TEUs — or twenty-foot equivalent units which are container units — are a standard measure for container traffic.

We have to ensure, however, that we are taking the right steps today to handle these increases. The challenges are daunting. I am sure you are familiar with backlogs, border delays and bottlenecks that have tied up goods, people and capital in recent years.

Essentially, we have to surmount these problems, ensure we continue to draw business to us, and make our country a natural destination for companies looking to extend their reach into North America. Otherwise, traffic will bypass Vancouver and Prince Rupert and travel by competitor ports in the U.S. and increasingly in Mexico.

Forecasts vary, but B.C.'s Pacific Gateway Strategy Action Plan projects that by 2020 total Asia-Pacific container traffic will increase by 300 per cent. In 2005, traffic shares recorded through Canada's Pacific gateway ports totalled 2.1 million TEUs, about 9 per cent of the total traffic on the West Coast.

By comparison, U.S. Pacific Northwest ports had about 3.9 million TEUs of total traffic, and the California ports about 14.2 million TEUs. Therefore, today we are relatively small players. However, both Vancouver and Prince Rupert enjoy natural advantages. By virtue of geography they are closer to China than ports to the south, and both have deepwater ports, ideal for the new post-Panamax vessels now emerging in international shipping.

Looking at the financial implications, the value of this trade is projected to reach \$75 billion by 2020, up from \$35 billion currently, contributing \$10.5 billion annually to the Canadian economy. Long-term traffic demand projections indicate that Canada's West Coast ports can expect to handle between 5 million and 7 million containers, or TEUs, by 2020, compared to about 2 million today. To maximize growth opportunities, the B.C. port strategy identifies an ambitious target of capturing 9 million TEUs, up from 1.7 million by 2020,

Le Greater Vancouver Gateway Council a été un pionnier dans le domaine au Canada. Le consensus qu'il a pu créer sur ce qui doit être fait dans les basses-terres continentales est l'un des éléments qui a permis aux gouvernements fédéral et provincial de répondre assez rapidement aux nouveaux besoins de la porte d'entrée Asie-Pacifique, et en collaboration.

Pensez à la demande croissante. Le port de Vancouver prévoit que le trafic de conteneurs va tripler d'ici une vingtaine d'années, et passer de 1,8 million à 7 millions de conteneurs. Nous observons le même phénomène à Prince Rupert, qui offre de grandes possibilités de croissance.

En tout, le trafic de conteneurs entre l'Amérique du Nord et l'Asie devrait croître et passer de 15,3 millions de blocs de conteneurs — ou EVP — en 2003 à 33,5 millions en 2015, soit plus du double. Les EVP — ou équivalents 20 pieds, qui sont des unités de conteneurs — sont une mesure standard du trafic de conteneurs.

Nous devons toutefois nous assurer de prendre les mesures appropriées aujourd'hui pour faire face à ces augmentations. Les défis sont de taille. Je suis sûre que vous êtes au courant des arriérés, des retards à la frontière et des embouteillages qui ont retenu le flux des marchandises, des gens et du capital ces dernières années.

En un mot, nous devons surmonter ces problèmes, veiller à continuer d'attirer le commerce vers nous et faire de notre pays une destination naturelle pour les compagnies qui cherchent à accroître leur emprise en Amérique du Nord. Autrement, le trafic contournera Vancouver et Prince Rupert et passera par des ports concurrents des États-Unis, et de plus en plus du Mexique.

Les prévisions varient, mais le Pacific Gateway Strategy Action Plan de la Colombie-Britannique prévoit que d'ici à 2020, le total du trafic Asie-Pacifique de conteneurs augmentera de 300 p. 100. En 2005, les parts du trafic enregistrées aux ports d'entrée du Canada Pacifique ont atteint 2,1 millions d'EVP, soit environ 9 p. 100 du trafic total sur la côte Ouest.

Les ports du Nord-Ouest du Pacifique des États-Unis ont enregistré environ 3,9 millions d'EVP du trafic total, et les ports de la Californie environ 14,2 millions d'EVP. Nous sommes donc désormais de relativement modestes concurrents. Toutefois, Vancouver et Prince Rupert jouissent toutes deux d'un avantage naturel. De par leur géographie, ces villes sont plus près de la Chine que les ports du Sud, et toutes deux ont des ports en eau profonde, idéaux pour les navires d'une jauge supérieure à celle des navires Panamax, qui font leur arrivée dans le commerce maritime international.

Si on regarde les implications financières, la valeur de ce commerce devrait atteindre 75 milliards de dollars d'ici à 2020, comparativement à 35 milliards de dollars actuellement, et il contribue annuellement de 10,5 milliards de dollars à l'économie canadienne. Selon les projections à long terme de la demande de, les ports de la côte Ouest du Canada pourraient s'attendre à accueillir de cinq à sept millions de conteneurs, ou EVP, d'ici à 2020, comparativement à environ 2 millions aujourd'hui. Pour optimiser les possibilités de croissance, la stratégie portuaire de la

for a 17-per-cent market share. Therefore, the range is somewhere between 7 million and 9 million, in our view.

What will transpire remains to be seen but we have, over the past few years, attempted to verify these forecasts and feel that that range is probably relatively accurate.

Even under more consecutive scenarios, container traffic throughput of B.C. ports will grow to about 5 million TEUs in the next nine years, to 2015. This is an average annual growth rate of 10.2 per cent. We still have an incredible amount of our trade in the form of natural resources so, over and above the container traffic, our commodities are all also experiencing incredible growth right now, meaning that the port capacity is far more than just the container issue. We have to ensure that all goods flow efficiently.

[Translation]

Bridging the gap means first and foremost making good investments in keeping with the spectacular increases in traffic flow expected for our transportation network, and taking full advantage of the efficiency gains that can be derived from intelligent intermodal transport.

[English]

Examples of such recent investments include the development of a \$175-million container terminal at the Port of Prince Rupert, and an investment of \$160 million by Canadian Pacific Railway in 2005 to expand track in Western Canada by 12 per cent. These investments will help to improve the capacity of our transportation system, in particular of our rail corridors, to handle the growing container traffic at the ports of Vancouver and Prince Rupert. In addition, as you know, Budget 2006 announced a total investment of \$591 million in the Pacific gateway, with most of the funding going toward infrastructure improvements, such as road upgrades and railway grade crossing projects.

[Translation]

These investments will help businesses reduce their transportation times and stock costs. This is a key element for businesses with large warehouses and vast distribution operations. These investments will help us deal head-on with the weakest link in the chain. However, having an effective gateway means more than simple investments in infrastructure. Rather, a framework that strengthens the effectiveness and competitiveness of each link in the chain has to be established, a framework that will shed light on bottlenecks, backlogs, and other delays and one which will strengthen our competitive advantages as well as the confidence of the entire world in Canada's capacities.

Colombie-Britannique fixe un objectif ambitieux, soit d'accueillir 9 millions d'EVP, comparativement à 1,7 million actuellement, d'ici à 2020, ce qui représenterait 17 p. 100 de la part du marché. C'est donc d'après nous quelque chose de l'ordre de 7 à 9 millions d'EVP.

Le résultat reste à voir, mais ces dernières années, nous avons tenté de vérifier ces prévisions et nous pensons que cette estimation est probablement assez juste.

Même avec les scénarios les plus conservateurs, le débit du trafic dans les ports de la Colombie-Britannique atteindra environ 5 millions d'EVP dans les neuf prochaines années, soit d'ici à 2015. C'est une croissance annuelle moyenne de 10,2 p. 100. Une part énorme de notre commerce est encore dans les ressources naturelles, donc, en plus du trafic de conteneurs, nos produits de base affichent actuellement une croissance phénoménale, ce qui veut dire que la capacité des ports, c'est beaucoup plus que seulement la question des conteneurs. Nous devons assurer une circulation efficace de toutes les marchandises.

[Français]

Comblar l'écart signifie d'abord et avant tout d'apporter de bons investissements, qui cadrent avec les hausses spectaculaires de trafic prévues pour notre réseau de transport et qui bénéficient pleinement des gains d'efficacité pouvant être tirés du transport intelligent et intermodal.

[Traduction]

Pour vous donner des exemples de ces investissements récents, parlons de la création d'un terminal de conteneurs de 175 millions de dollars au port de Prince Rupert, et l'investissement de 160 millions de dollars par le Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée en 2005 pour accroître la voie ferrée de 12 p. 100 dans l'Ouest. Ces investissements contribueront à améliorer la capacité de notre réseau de transport, en particulier de nos couloirs ferroviaires, pour accueillir le trafic croissant de conteneurs aux ports de Vancouver et de Prince Rupert. En outre, comme vous le savez, un investissement de 591 millions de dollars dans la porte d'entrée du Pacifique a été annoncé avec le budget de 2006, la plus grande partie de ce financement devant servir à l'amélioration de l'infrastructure, comme la mise à niveau du réseau routier et des projets de passage à niveau.

[Français]

Ces investissements aideront les entreprises à réduire leur temps de déplacement et le coût des stocks. Cela constitue un élément clé à considérer pour les entreprises ayant de grands entrepôts et de vastes opérations de distribution. Les investissements nous aideront à nous attaquer de plein front au maillon faible de la chaîne. Cependant, une porte d'entrée efficace signifie beaucoup plus que de simples investissements dans l'infrastructure. Il est plutôt question d'établir un cadre qui renforce l'efficacité et la compétitivité de chaque maillon de la chaîne, un cadre qui fait la lumière sur les goulots d'étranglement, les embouteillages, les retards et qui renforcent nos avantages concurrentiels ainsi que la confiance du monde entier à l'égard des capacités au Canada.

[English]

It is also about partnerships. Clearly, moving the gateway into the future is a big job, too big for any one player. Transport Canada is working closely with the Province of British Columbia, the Prairie provinces, port authorities, railways and others to establish priorities for investment, determine whether regulations should be reformed and plan more effectively for future growth. Making Canada's West Coast into a true gateway will take time, and it will always be something of a work in progress as we continually adapt to changes in global commerce and ensure that we are making the right improvements to security, as well as the efficiency of the system, in order to reassure our trading partners and brand Canada as a safe and secure port of call.

In conclusion, the gateway is about more than infrastructure. It is about creating an integrated seamless Western Canadian hub that will sharpen Canada's competitive advantage and ensure that, as a country, we are heeding the call of new global realities. It will ensure that we are following the cardinal rule of our transportation system, strengthening each and every link in the chain.

Madam Chair, you had mentioned an interest in other ports in our national transportation system, including Halifax and Montreal, as well. While our primary focus to date has been on the Pacific gateway given the tremendous growth in West Coast traffic, we are also working with players in both Atlantic Canada and Central Canada, with a view to ensuring that all our gateways work well.

We would be happy to answer questions on anything you might choose to ask today. Thank you.

Senator Phalen: I do not know a whole lot about Canada Port Authorities (CPAs) so I would like to start at the beginning. We have boards in 19 of the largest ports in Canada. Could you tell me first how those boards are appointed?

Ms. Burr: Since the Canada Marine Act was introduced in the mid-1990s, they are appointed by a process which allows the users to nominate candidates, and those names are presented to, and chosen by, the government.

I will ask Mr. Di Sanza to go into more detail on the actual process.

Emile Di Sanza, Director General, Marine Policy, Transport Canada: As pointed out, one of the key components of the board of directors is the user nominees. It is important to make a distinction here. These are not representatives of the users on the board. This is a user committee established by the port under the provisions of the Canada Marine Act to be able to nominate individuals from within the user community who could serve on the board of directors. What is known as letters patent, or the

[Traduction]

Il faut aussi des partenariats. Il est clair que l'ouverture de la porte de l'entrée sur l'avenir est une tâche énorme, écrasante pour un seul intervenant. Transports Canada travaille en étroite collaboration avec la Colombie-Britannique, les provinces des Prairies, les administrations portuaires, les chemins de fer et d'autres pour définir les priorités de l'investissement, déterminer si les règlements devraient être réformés et planifier plus efficacement la croissance future. Il faudra du temps pour faire de la côte Ouest du Canada une véritable porte d'entrée, et ce sera toujours un travail en cours, puisque nous devons continuellement nous adapter à l'évolution du commerce mondial et veiller à apporter les améliorations nécessaires à la sécurité et à l'efficacité du système, pour rassurer nos partenaires commerciaux et faire reconnaître le Canada comme un port d'entrée sûr et sécuritaire.

Pour terminer, la porte d'entrée, c'est plus que l'infrastructure. Il s'agit de créer une plateforme centrale intégrée et homogène dans l'Ouest, qui raffinerait l'avantage concurrentiel du Canada et fera que, en tant que pays, nous relevons le défi des nouvelles réalités mondiales. Ainsi respecterons-nous la règle fondamentale de notre réseau de transport, en renforçant chacun des maillons de la chaîne.

Madame la présidente, vous avez manifesté un intérêt pour d'autres ports de notre réseau de transport national, dont Halifax et Montréal. Bien que nous nous soyons, jusqu'ici, concentrés sur la porte d'entrée du Pacifique, compte tenu de la croissance phénoménale du trafic sur la côte Ouest, nous travaillons aussi avec des intervenants des provinces de l'Atlantique et du centre du Canada, dans le but d'assurer le bon fonctionnement de toutes nos portes d'entrée.

Nous répondrons avec plaisir à vos questions sur le sujet de votre choix. Merci.

Le sénateur Phalen : Je sais peu de choses sur les administrations portuaires canadiennes, les APC, alors j'aimerais commencer par le commencement. Nous avons des conseils d'administration dans 19 des principaux ports du Canada. Pourriez-vous d'abord me dire comment les membres de ces conseils sont désignés?

Mme Burr : Depuis la promulgation de la Loi maritime du Canada, au milieu des années 1990, ils sont désignés au moyen d'un processus qui permet aux utilisateurs de présenter des candidats, et ces candidatures sont présentées au gouvernement, qui fait un choix.

Je vais demander à M. Di Sanza de vous expliquer plus en détail le processus en tant que tel.

Emile Di Sanza, directeur général, Politique maritime, Transports Canada : Comme vient de le dire Mme Burr, l'une des principales composantes du conseil d'administration, ce sont les candidats désignés par les utilisateurs. Il est important de faire une distinction ici. Ce ne sont pas des représentants des utilisateurs au conseil d'administration. C'est un comité d'utilisateurs établi par le port, en vertu des dispositions de la Loi maritime du Canada, qui permet de désigner des candidats de

mandate for each of the Canada Port Authorities, outline some of the modalities associated with which user groups are to be represented within that user-nominating committee.

The province, the federal government and municipalities also have nominees to the board. The actual number of board of directors will vary. The Port of Vancouver, for example, has two additional directors, principally to take into account the fact that it is a port that also serves the other Western provinces. However, for the most part, the general thrust is federal appointee, provincial nominee, municipalities and user nominating committee.

Senator Phalen: Could you explain the role of Transport Canada in managing the ports? Does the department have a role?

Ms. Burr: Do you mean in a day-to-day operational sense?

Senator Phalen: No, in an overall sense.

Ms. Burr: We set the policy framework through various pieces of legislation that govern port activity, principally the Canada Marine Act, but we also have policy people and program people available to deal with specific issues as they come up. From time to time, a port authority would want to change the nature of a piece of land. Generally, it is the letters patent that outline what they can do with specific properties that belong to the Crown, and they would need to consult with the department on matters such as this.

With respect to borrowing limits, at the moment, these are spelled out in the letters patent and any change would require a government decision. Therefore, they would apply to the department. The department would work with the port authority to bring a proposal forward for an increase to the borrowing limits.

I will ask Mr. Di Sanza to spell out in more detail other areas where we intervene.

Mr. Di Sanza: Within the context of the Canada Marine Act, the letters patent specific to each of the Canada Port Authorities as well as various regulations outlining the different operations at the ports, the board of directors generally runs the operations of each CPA. These are effectively autonomous bodies. Transport Canada does not have any say in the day-to-day operations of these ports, any of their business decisions, or any confidential leases or contracts in which they engage their terminal lessees or operators.

However, we do provide some degree of oversight and due diligence, where required. For example, we mentioned borrowing limits. If the board of directors of a port makes a decision to seek a higher borrowing limit — as a number of port authorities have done in the past — then the request is put in to the department.

la communauté des utilisateurs qui peuvent siéger au conseil d'administration. Ce qu'on appelle des lettres patentes, ou le mandat de chacune des administrations portuaires canadiennes, décrivent certaines des modalités associées à chacun des groupes d'utilisateurs qui devra être représenté au sein de ce comité de nomination composé d'utilisateurs.

La province, le gouvernement fédéral et les municipalités ont aussi leurs représentants au conseil d'administration. Le nombre de membres du conseil varie. Le port de Vancouver, par exemple, a deux administrateurs de plus, principalement pour tenir compte du fait que c'est un port qui dessert aussi les autres provinces de l'Ouest. Cependant, pour la plupart des conseils, la tendance générale est d'avoir un représentant fédéral, un représentant provincial, et des candidats nommés par les municipalités et par le comité de nomination des utilisateurs.

Le sénateur Phalen : Est-ce que vous pourriez expliquer le rôle de Transports Canada dans la gestion des ports? Est-ce que le ministère y tient un rôle?

Mme Burr : Est-ce que vous voulez dire dans les activités courantes?

Le sénateur Phalen : Non, de façon générale.

Mme Burr : Nous établissons le cadre de politique d'après plusieurs textes législatifs qui régissent l'activité portuaire, principalement la Loi maritime du Canada, mais aussi, nous avons des gens en charge des politiques et des programmes, qui sont disponibles pour régler des questions particulières au fur et à mesure qu'elles surviennent. De temps à autre, une administration portuaire voudra changer la nature d'un terrain. Généralement, ce sont les lettres patentes qui déterminent ce qu'ils peuvent faire avec des terrains particuliers qui appartiennent à l'État, et les administrations doivent consulter le ministère pour des questions comme celles-là.

En ce qui concerne les limites d'emprunt, pour l'instant, elles sont définies dans les lettres patentes, et tout changement exige une décision du gouvernement. Par conséquent, l'administration devrait s'adresser au ministère. Le ministère travaillerait alors avec l'administration portuaire pour formuler une proposition d'augmentation des limites d'emprunt.

Je peux demander à M. Di Sanza d'expliquer plus en détails d'autres aspects où nous intervenons.

M. Di Sanza : Dans le contexte de la Loi maritime du Canada, les lettres patentes se rapportant à chacune des administrations portuaires canadiennes, ainsi que divers règlements décrivant les différentes activités des ports, le conseil d'administration dirige généralement les activités de chaque APC. Ce sont, en fait, des organes autonomes. Transports Canada n'intervient pas dans le fonctionnement au jour le jour de ces ports, dans leurs décisions d'ordre opérationnel, ou dans tout bail ou contrat confidentiel qu'ils concluent avec leurs locataires ou opérateurs de terminaux.

Cependant, nous assurons une certaine mesure de supervision et de diligence raisonnable, selon les besoins. Par exemple, nous avons parlé des limites d'emprunt. Si le conseil d'administration d'un port décide de tenter d'obtenir l'augmentation de sa limite d'emprunt — comme l'ont fait plusieurs administrations

Typically, the department would undertake an independent financial assessment and, on the basis of that and consultations with the port authority, seek the proper authority from the Treasury Board to amend the letters patent, for example. Questions of land usage and changes to the activities that the ports are mandated to do in their letters patent would also require some degree of due diligence on our part. We do not get involved in the day-to-day operations or decisions of the ports themselves. However, we do conduct studies, as in the case in support of the Pacific gateway, and work with the ports in that respect in terms of understanding demand and supply and various supply-chain-logistic issues that might come into play.

Senator Mercer: I appreciate your presentation. However, as a senator from Nova Scotia, I am concerned that there appears to be an ongoing preoccupation with the Pacific gateway. I understand the need to continue to develop Prince Rupert and to maximize the potential of the Port of Vancouver. You mentioned the deepwater capabilities of both Prince Rupert and Vancouver. Do you not agree that we already have in Halifax two terminals with deepwater capabilities and that they are working at about 40-per cent capacity? If we concentrate on marketing ourselves a little better, then we could actually have some of the larger ships coming through the Suez Canal to the East Coast ports and perhaps even inland as far as Montreal.

You made a passing reference to Halifax but a detailed reference to Prince Rupert and Vancouver. One of my jobs is to ensure that Halifax, Montreal and Saint John, New Brunswick, do not fall off the radar screens of this committee, Parliament or anyone else who appears before this committee. Could you comment, please?

Ms. Burr: We are working with various players in Eastern Canada and certainly with the Halifax Port Authority. Karen Oldfield is a leader in her region in terms of promoting the interests of the Halifax Port Authority but more generally the Halifax gateway concept. Transport Canada has provided funding, along with the Atlantic Canada Opportunities Agency, for a feasibility study to start to pull together all of the strategy around a Halifax gateway council.

Referring to what I said in my presentation, one of the strengths of the Greater Vancouver Gateway Council, which was around for 10 years before we started to deal with the pressures of all this incremental growth from Asia and to Asia, was to bring the stakeholders together. The Halifax Gateway Council is at the beginning of what promises to be an extremely dynamic group. The Halifax Airport Authority is also involved. It is a broader initiative than just surface or marine transportation.

portuaires dans le passé — la demande est présentée au ministère. Normalement, le ministère entreprend une évaluation financière indépendante et, d'après ses conclusions et des consultations auprès de l'administration portuaire, s'efforce d'obtenir auprès du Conseil du Trésor le pouvoir de modifier les lettres patentes, par exemple. Les aspects de l'utilisation des terres et de la modification des activités que les ports ont le mandat de mener, dans leurs lettres patentes, nécessiteraient aussi un certain degré de diligence raisonnable de notre part. Nous ne nous mêlons pas aux activités au jour le jour ni aux décisions des ports, en tant que telles. Cependant, nous menons des études, comme nous l'avons fait pour cerner l'appui dont jouissait la porte d'entrée du Pacifique, et nous travaillons avec les ports sur ce plan, pour comprendre la demande et l'offre et divers enjeux relatifs à la logistique de la chaîne d'approvisionnement qui pourraient entrer en jeu.

Le sénateur Mercer : J'apprécie votre présentation. Toutefois, en tant que sénateur représentant la Nouvelle-Écosse, je m'inquiète de voir que la porte d'entrée du Pacifique semble toujours susciter des préoccupations. Je comprends la nécessité de continuer de développer le port de Prince Rupert et d'optimiser le potentiel du port de Vancouver. Vous avez parlé de l'avantage que présente l'eau profonde aux ports de Vancouver et de Prince Rupert. Ne seriez-vous pas d'accord que nous avons déjà à Halifax deux terminaux en eau profonde, qui ne sont exploités qu'à environ 40 p. 100 de leur capacité? Si nous nous concentrons plutôt sur un meilleur marketing, peut-être pourrions-nous attirer les plus gros navires qui passent par le canal de Suez vers les ports de la côte Est, et peut-être même dans les eaux intérieures, vers Montréal.

Vous avez fait une brève allusion à Halifax, mais vous avez longuement parlé de Prince Rupert et de Vancouver. L'une des mes responsabilités consiste à m'assurer qu'Halifax, Montréal et Saint John, au Nouveau-Brunswick, ne sortent pas de l'écran radar de ce comité, du Parlement ou de quiconque d'autre qui comparait devant ce comité. Pourriez-vous en parler, s'il vous plaît?

Mme Burr : Nous travaillons avec divers intervenants de l'est du Canada, et certainement avec l'administration portuaire d'Halifax. Karen Oldfield est un leader, dans sa région, pour ce qui est de la promotion des intérêts de l'administration portuaire d'Halifax, plus généralement du concept de porte d'entrée d'Halifax. Transports Canada a financé, avec l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, la réalisation d'une étude de faisabilité pour entreprendre la formulation d'une stratégie autour du conseil de porte d'entrée d'Halifax.

Pour revenir à ce que j'ai dit dans ma présentation, l'un des points forts du Greater Vancouver Gateway Council, qui existait depuis une dizaine d'années avant que nous commencions à réagir aux pressions qu'exerce toute cette croissance progressive du trafic en provenance et à destination de l'Asie, a été d'unir tous les intervenants. Le Halifax Gateway Council est aux débuts de ce qui promet d'être un groupe extrêmement dynamique. L'administration aéroportuaire d'Halifax y participe aussi. C'est une initiative plus vaste qui ne concerne pas que le transport terrestre ou maritime.

From what we have been able to tell in looking at various studies, one of the challenges in Atlantic Canada is the need for greater economic activity to support the flow of goods through the port. The fact that there is so much congestion in the Pacific now is leading to traffic going through the Suez Canal, as you mentioned. I know that the Halifax Port Authority and, indeed, Montreal and Saint John are hopeful this will lead to a growth in container traffic in these ports. We would support that.

Senator Mercer: I recently visited Taiwan. While there, I met with a group from the Halifax Port Authority who happened to be touring Asia at the same time. They had been touring through China, Japan, Korea, the Philippines and Taiwan.

While they may not have the same structure or history as the Greater Vancouver Gateway Council — our council is just new — you will find we are just as advanced, or maybe even more advanced, in some of our integration. I understand that in the Halifax Gateway Council we have everything, including Destination Nova Scotia which is tourism based, along with other economic activities.

You made the comment that you are looking for greater economic activity. I know this is a chicken-and-egg thing. If we were to take the capacity of the two terminals in Halifax and move them from 40 per cent to 80 per cent, thereby doubling their current activity, the economic spinoff in greater Halifax and, indeed, the entire Maritimes would be terrific, remembering how close we are to the major markets. We are much closer than Vancouver, although not necessarily as close as Montreal, to the major markets of the eastern seaboard of the United States.

I am concerned that we continue to talk about the need for us to show economic development when indeed this is what we are talking about when we talk about expanding the activities at the Port of Halifax. I suspect the same is true in Montreal.

Ms. Burr: We are working closely with the Atlantic Canada Opportunities Agency on ensuring that the business dynamic is there both ways. As transportation people, we will certainly be looking for every opportunity with the other stakeholders.

You mentioned tourism. We feel that one of the other areas of real opportunity for an Atlantic gateway concept is ecotourism with Europe. The Halifax Airport Authority is one of the leaders in looking for new opportunities.

I would like to stress that we do not think there is one simple gateway model. It is not a cookie-cutter approach. Each region will have its unique strengths and opportunities. The trick is to identify those and work with other parties to develop them.

D'après ce que nous pouvons conclure des diverses études que nous avons vues, l'un des défis qui se pose dans les provinces de l'Atlantique, c'est la nécessité d'une plus vaste activité économique pour stimuler le flux de marchandises par le port. L'énorme congestion dans le Pacifique, actuellement, favorise le détournement du trafic par le canal de Suez, comme vous l'avez dit. Je sais que l'administration portuaire d'Halifax et, de fait, celles de Montréal et de Saint John espèrent que cela favorisera la croissance du trafic des conteneurs dans ces ports. Nous l'appuierons.

Le sénateur Mercer : Je suis allé il y a peu de temps à Taïwan. J'y ai rencontré un groupe de l'administration portuaire d'Halifax, qui se trouvait en tournée en Asie à ce moment-là. Il avait été en Chine, au Japon, en Corée, dans les Philippines et à Taïwan.

Bien qu'il n'ait peut-être pas la structure ou l'histoire du Greater Vancouver Gateway Council — notre conseil est tout récent — vous constaterez que nous sommes tout aussi avancés, ou peut-être même plus, sur certains plans de notre intégration. À ce que je comprends, au Halifax Gateway Council, nous avons de tout, y compris Destination Nova Scotia, qui est axé sur le tourisme, en plus d'autres activités économiques.

Vous avez fait remarquer que vous souhaitez plus d'activité économique. Je sais que c'est une affaire d'œuf et de poule. Si nous devions prendre la capacité des deux terminaux d'Halifax et l'augmenter de 40 à 80 p. 100, donc en doubler l'activité actuelle, les retombées économiques pour la région d'Halifax et, en fait, pour l'intégralité des provinces maritimes seraient fantastiques, si on pense à notre proximité des grands marchés. Nous sommes beaucoup plus près que Vancouver, bien que pas nécessairement aussi près que Montréal, des principaux marchés de la façade maritime est des États-Unis.

Je m'inquiète que nous continuions de parler de la nécessité pour nous de développement économique quand, en fait, c'est cela dont il s'agit quand nous parlons d'accroître les activités du port d'Halifax. Je soupçonne qu'il en est de même de Montréal.

Mme Burr : Nous travaillons en étroite collaboration avec l'Agence de promotion économique du Canada atlantique pour nous assurer que la dynamique opérationnelle va dans les deux sens. En notre qualité de représentants des transports, nous allons certainement chercher tous les débouchés possibles avec les autres intervenants.

Vous avez parlé du tourisme. Nous pensons que les autres éléments qui renferment de véritables possibilités pour le concept de porte d'entrée de l'Atlantique, c'est l'écotourisme avec l'Europe. L'administration aéroportuaire d'Halifax est l'un des chefs de file en matière de recherche de nouveaux débouchés.

J'aimerais insister sur le fait que nous ne pensons pas qu'il n'existe qu'un modèle de porte d'entrée. Ce n'est pas une approche à l'emporte-pièce. Chaque région aura ses points forts particuliers et ses avantages. Ce qu'il faut, c'est les reconnaître et travailler avec d'autres parties pour les développer.

I should mention that, through some of the infrastructure programs of the last few years, we have made some surface infrastructure improvements that will again support the Halifax gateway.

Senator Mercer: I am told one of the difficulties in the Port of Halifax is working closely with the railroad in getting the cooperation of CN to move containers. In your overall capacity, are you working both with the port and the railroad to help maximize the effectiveness and efficiency of the movement of containers from shipboard to railroad car and then out of the province to wherever its destination might be?

Ms. Burr: We have had discussions with both the port and the railroad. We are also having discussions with various shippers concerning matters touching on rail service.

One of the challenges that both railways face at the moment has been capacity. They are moving more and more to what they call scheduled services, although I think there have been a few hiccups along the way. However, we are working with the players in hopes of improving things.

Senator Tkachuk: You mentioned the significant number of containers moving into the Port of Vancouver and the Port of Prince Rupert. How many of those containers remain in Canada and what percentage goes directly south?

Ms. Burr: We were surprised to discover that currently only 7 per cent of the containers coming into Vancouver are going into the United States. Most of them are going into Central and Eastern Canada, which comes back to the senator's point about Halifax being a possible entry point as well for containers that are destined for the East. The intention of almost everyone involved in the Vancouver and Prince Rupert gateways is to grow container traffic into the United States.

You would want to grow the traffic because, by bringing more traffic into the United States, you will push down the unit cost of the containers, which will be a benefit to all of Canada. It will make transportation cheaper overall for Canada if we are sharing some of the costs with the broader North American market.

Senator Tkachuk: I may not have all the components, but ports are a federal responsibility and investments are necessary. Highways are provincial, railways are private, and then there is labour. Labour for the movement out of our ports of grain and other commodities has been an issue on the West Coast.

I have a lot of faith in the private sector responding to the markets, although I am not sure about the railroads. Nonetheless, there are also the provinces and highway traffic.

Is there some method of sharing information on what is happening so that they are prepared to take the traffic in order that we can prepare ourselves for the next 10 to 15 years? I do not

Je devrais préciser que, par le biais des programmes d'infrastructure des dernières années, nous avons apporté des améliorations à l'infrastructure du transport terrestre, qui favoriseront la porte d'entrée d'Halifax.

Le sénateur Mercer : On me dit que l'un des problèmes, au port d'Halifax, c'est qu'il faut collaborer étroitement avec la compagnie de chemin de fer, obtenir la collaboration du CN pour déplacer des conteneurs. Dans vos fonctions générales, est-ce que vous travaillez à la fois avec l'administration portuaire et les chemins de fer pour tenter de maximiser l'efficacité et l'efficience du déplacement des conteneurs, du navire au wagon, puis hors de la province, vers sa destination?

Mme Burr : Nous avons eu des discussions avec le port et la compagnie ferroviaire. Nous dialoguons aussi avec divers expéditeurs sur des questions touchant le service ferroviaire.

L'un des défis qui se pose actuellement aux deux compagnies de chemin de fer, c'est la capacité. Elles offrent de plus en plus ce qu'elles appellent des services réguliers, bien que je crois que ce ne ce soit pas passé sans hoquets. Quoi qu'il en soit, nous travaillons avec les intervenants, dans l'espoir d'améliorer la situation.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez parlé du grand nombre de conteneurs qui passent par les ports de Vancouver et Prince Rupert. Combien de ces conteneurs restent au Canada, et quel pourcentage d'entre eux vont directement au Sud?

Mme Burr : Nous avons été ébahis de découvrir qu'actuellement, seulement 7 p. 100 des conteneurs qui arrivent à Vancouver vont aux États-Unis. La plupart d'entre eux vont dans les provinces du Centre et de l'Est du Canada, ce qui revient à ce que disait le sénateur, à propos de la possibilité du faire du port d'Halifax un port d'entrée, en plus des conteneurs qui sont destinés à l'Est. Quasi tout le monde qui travaille aux ports d'entrée de Vancouver et de Prince Rupert voudrait accroître le trafic de conteneurs vers les États-Unis.

On voudrait augmenter le trafic vers les États-Unis, parce que, ce faisant, on réduirait le coût des conteneurs à l'unité, ce qui profiterait à tout le Canada. Ainsi les coûts du transport seraient-ils inférieurs dans l'ensemble pour le Canada si nous partageons certains des frais avec le plus vaste marché nord-américain.

Le sénateur Tkachuk : Peut-être n'ai-je pas tous les éléments, mais les ports sont sous responsabilité fédérale, et il faut des investissements. Les autoroutes relèvent de la compétence provinciale, les chemins de fer sont privés, et puis, il y a la main-d'œuvre. La main-d'œuvre pour le mouvement, hors de nos ports, des grains et d'autres produits de base pose un problème sur la côte Ouest.

J'ai grande confiance dans le secteur privé pour réagir aux marchés, bien que je ne sois pas si sûr au sujet des chemins de fer. Néanmoins, il y a aussi les provinces, et le trafic sur les autoroutes.

Existe-t-il un moyen de partager les renseignements sur ce qui se passe, pour qu'ils soient prêts à prendre le trafic en charge, pour que nous puissions nous préparer pour les 10 ou

think we can play catch-up in this game because of Seattle, Los Angeles and now Mexico on the West Coast, which is my major interest.

Ms. Burr: A couple of years ago there were capacity crunches. When we looked into it, we found one problem was that shippers were not necessarily informing the transportation service providers when containers would be arriving. It was almost like the Wild West. Ships were arriving in harbour ahead of time or at the wrong time, and there was incredible congestion in the Lower Mainland on the rails and the roads.

Last fall we did some work with WESTAC, an association of transportation stakeholders in Western Canada, including three of the four Western provinces and the major transportation providers. Transport Canada is a member as well. In conjunction with WESTAC, we had a conference to which we invited all the major commodity groups plus retail and shipping interests to provide forecasts of growth in their traffic out to 2015. WESTAC has produced a report. This was the first time that everyone came together and talked about their forecasts. We received feedback that the government needs to do more of that; the government needs to bring people together so that we can have a reasonably good assessment of the forecasted traffic demand over the foreseeable future. We will try to do this every couple of years.

On the other side of the equation, the availability of infrastructure, we work closely with provincial governments on highway investments. There are federal programs that provide funds and we try to encourage investments in the most strategically important infrastructure. Major highways and connection points at port or rail will be a priority in the future.

Senator Tkachuk: Does the Port of Vancouver stay open 24 hours a day? I heard that it is basically a daytime port.

Ms. Burr: Mr. Di Sanza will comment on that as he has been intimately involved in the trucking dispute over the last year and is familiar with changes in operating procedures.

Mr. Di Sanza: It depends on the terminal. The gate hours are determined by the terminal operators themselves in conjunction with the port depending on demand.

I understand there are currently no terminals open 24 hours a day. However, in the course of the last several months, the port has instituted extended gate hours for some terminal operators, particularly the busier ones, to ensure that there is greater efficiency and less congestion, particularly for trucks picking up containers.

15 prochaines années? Je ne pense pas que nous pourrions nous contenter de faire du rattrapage, dans ce contexte, à cause de Seattle, Los Angeles et maintenant Mexico sur la côte Ouest, qui m'intéresse particulièrement.

Mme Burr : Il y a deux ou trois ans, il y a eu un resserrement de la capacité. Quand nous avons examiné cette situation, nous avons constaté qu'un problème, c'est que les expéditeurs n'informaient pas nécessairement les fournisseurs de services de transport du moment auquel les conteneurs devaient arriver. On aurait dit le Wild West. Les navires arrivaient dans le port à l'avance, ou au mauvais moment, et créaient une congestion incroyable sur les chemins de fer et les routes des basses-terres continentales.

L'automne dernier, nous avons travaillé avec WESTAC, une association des intervenants du transport de l'Ouest canadien, qui englobe trois des quatre provinces de l'Ouest et les principaux fournisseurs de transport. Transports Canada en est aussi membre. En conjonction avec WESTAC, nous avons tenu une conférence à laquelle nous avons invité les représentants de tous les principaux groupes de produits, avec ceux de la vente au détail et du transport des marchandises, à nous faire part de leurs prévisions de croissance de leur trafic jusqu'à 2015. WESTAC a produit un rapport. C'était la première fois que tout ces gens-là étaient réunis et parlaient de leurs prévisions. Selon la réaction reçue, le gouvernement doit faire plus de ce genre de démarches; il doit rassembler les gens pour que nous puissions faire une évaluation assez juste la demande prévue de trafic dans un avenir prévisible. Nous essaierons de le faire tous les deux ou trois ans.

De l'autre côté de l'équation, la disponibilité de l'infrastructure, nous travaillons de près avec les gouvernements des provinces relativement aux investissements sur les autoroutes. Il existe des programmes d'investissement fédéraux, et nous essayons d'encourager l'investissement dans l'infrastructure qui a le plus d'importance stratégique. Les grandes autoroutes et les points de connexion, aux ports ou chemins de fer, seront la priorité à l'avenir.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que le port de Vancouver est ouvert 24 heures sur 24? J'ai entendu dire que c'est surtout un port de jour.

Mme Burr : M. Di Sanza en parlera, puisqu'il a été personnellement mêlé au conflit du camionnage depuis un an, et qu'il connaît les changements apportés aux procédures d'exploitation.

M. Di Sanza : Cela dépend du terminal. Les heures d'ouverture sont fixées par les exploitants du terminal eux-mêmes, en conjonction avec le port, selon la demande.

À ce que je comprends, aucun terminal, actuellement, n'est ouvert 24 heures sur 24. Cependant, depuis quelques mois, le port a prolongé les heures d'ouverture du portail pour certains exploitants de terminaux, particulièrement les plus occupés, pour assurer une plus grande efficacité et réduire la congestion, particulièrement pour les camions qui viennent prendre livraison de conteneurs.

The port has a plan to increase gate hours by two hours each year for the next four years so that it will ultimately be open 18 hours a day. They are doing that on a scaled basis to ensure there is alignment with surrounding communities in terms of increased truck traffic in the evening hours, so that there is no local opposition.

Senator Tkachuk: What is the percentage of boxes that arrive in Vancouver by truck versus rail?

Ms. Burr: About 65 per cent arrive by rail and the rest by truck.

Senator Tkachuk: That is substantial. Do they go east?

Ms. Burr: Most of them.

Senator Tkachuk: Wal-Mart, for example, is a huge customer of China. Someone told me that Wal-Mart buys even more than the entire U.S.

Where are all those containers unpacked for the Wal-Mart stores?

Ms. Burr: Some of it goes east in containers. Some of it is destuffed locally.

Mr. Di Sanza can comment further on that.

Mr. Di Sanza: A number of large retail operators such as Wal-Mart and Canadian Tire have set up destuffing operations in close proximity to the port. Typically, the containers are moved there by truck where they are destuffed and restuffed for distribution for the local, regional or Canadian market. In some cases, containers go directly to the East and are distributed from there. In many cases, they go through this intermediate process locally. From there, they typically move by rail, although in some cases by truck if they are going to the Western provinces.

Senator Merchant: I had heard that there may be something going on in Saskatoon. I am from Saskatchewan. Do you need to have places to store these containers? Is it possible that there could be inland terminals and something like that could go to a place like Saskatchewan?

Ms. Burr: There is a strong possibility that there will need to be what they call inland ports away from the port lands, particularly because the land close to the ports is valuable and it does not make sense to store empty containers. One of the challenges is figuring out where it makes the most sense to have these inland ports. A number of studies are underway right now. The Province of British Columbia is doing one for B.C., but there is also a study underway for all of Western Canada to determine what makes the most sense in terms of where you would actually locate these inland ports. The railways do not want to be stopping the train every hundred miles. They probably will only want a couple of inland ports.

Le port a prévu de prolonger les heures d'ouverture de deux heures par année, ces quatre prochaines années, pour au bout du compte être ouvert 18 heures par jour. C'est fait progressivement pour assurer l'adaptation graduelle des collectivités environnantes, en ce qui concerne l'augmentation du trafic des camions en soirée, pour qu'il n'y ait pas d'opposition à l'échelle locale.

Le sénateur Tkachuk : Quel est le pourcentage de conteneurs qui arrivent à Vancouver par camion, comparativement au chemin de fer?

Mme Burr : Environ 65 p. 100 arrivent par le chemin de fer, et le reste par camion.

Le sénateur Tkachuk : C'est beaucoup. Est-ce qu'ils vont à l'Est?

Mme Burr : La plupart.

Le sénateur Tkachuk : Wal-Mart, par exemple, est un gros client de la Chine. Quelqu'un m'a dit que Wal-Mart achète même plus que tous les États-Unis.

Où sont déchargés les conteneurs, pour les magasins Wal-Mart?

Mme Burr : Une partie des marchandises va dans des conteneurs vers l'Est. Certains conteneurs sont dépotés à l'échelle locale.

M. Di Sanza pourrait en dire plus.

M. Di Sanza : Plusieurs gros détaillants, comme Wal-Mart et Canadian Tire, ont des opérations de dépotage à proximité du port. Généralement, les conteneurs y sont amenés par camion, ils sont dépotés et rempotés pour distribution sur le marché local, régional ou national. Dans certains cas, les conteneurs vont directement à l'Est et sont distribués de là. Bien souvent, ce processus intermédiaire se fait à l'échelle locale. De là, ils sont normalement transportés par rail, bien qu'il arrive que ce soit par camion, s'ils sont à destination des provinces de l'Ouest.

Le sénateur Merchant : J'ai entendu dire qu'il pourrait se passer quelque chose à Saskatoon. Je viens de la Saskatchewan. Avez-vous besoin d'endroits pour entreposer ces conteneurs? Est-il possible qu'il puisse y avoir des terminaux à l'intérieur du pays et qu'il y ait quelque chose de ce genre en Saskatchewan?

Mme Burr : Il est très possible qu'il soit nécessaire d'avoir ce qu'ils appellent les ports intérieurs, à distance des ports maritimes, particulièrement parce que les terrains adjacents aux ports sont précieux et que ce n'est pas très logique de les utiliser pour y entreposer des conteneurs. L'un des défis, c'est de déterminer où il sera le plus logique d'avoir ces ports intérieurs. Plusieurs études sont en cours actuellement. La Colombie-Britannique en fait une, mais il y en a aussi une pour tout l'Ouest canadien, pour déterminer où il serait le plus logique de situer ces ports intérieurs. Les compagnies ferroviaires ne veulent pas devoir arrêter leurs trains tous les 100 milles. Elles ne voudront probablement pas avoir plus de deux ou trois ports intérieurs.

We think the logical place would be somewhere where the intersection occurs between the rail lines and good highway services and infrastructure, probably fairly close to an urban setting. A number of cities hope to be inland ports. We are not sure at this stage what makes the most sense. In the end, it will probably be a commercial decision of the railways working with other partners.

Senator Austin: Coming from British Columbia, this is a significant topic and I want to explore a few questions with you.

Two-and-a-half years ago, we had an enormous rail congestion problem. All the West Coast ports in North America were taken by surprise by the volume of traffic that suddenly exploded from China in particular, on top of the normal increasing traffic from Korea, Japan and Taiwan. How were we able to resolve the congestion problem, the lack of rail capacity?

Ms. Burr: Although CN and CP already had a partnership arrangement in the Fraser canyon for a number of years, they traditionally have not shared each other's track. One of the significant things that happened as a result of these enormous problems two years ago is that CN and CP have now signed co-production agreements and are operating on each other's track, in some cases, and even using the crew of the competitor railway. In railway terms, this is fairly unusual. I am sure you are aware that railways like to control every element of their operation. This was borne out of a certain amount of crisis. I am told that it is working very well for the most part. I am sure there have been a few bugs to iron out along the way — a few shippers have told us that — but generally it is improving the operation day to day. More importantly, it is building capacity and giving time for perhaps some investments to be made in the infrastructure elsewhere.

Senator Austin: What rail investments are committed in the Fraser delta area by the two railways? What capital investments over what near-term time?

Ms. Burr: In the Fraser delta, I am not sure they have committed much.

Richard Saillant, Acting Executive Director, Rail Policy, Transport Canada: In that area, we are not aware exactly what the plans are. Obviously, there is always some toing and froing. CP for a long while said they were up to a plan for half a billion dollars in investments to enhance capacity. Lately, they have not been divulging much of that information and we are not exactly sure what the plans are.

To talk about capacity more generally, it is an elastic concept. Several factors go into capacity. Over the last two years, there was a major crisis and one of the issues facing us was that we realized the railways had been in a downsizing mode for a long while and then all of a sudden they had to adjust. We realized that, to build capacity, you need to work on many fronts, including trying to add rolling stock, crews, having better deployment, better

Nous pensons que l'endroit logique serait quelque part où se croisent les voies ferrées et les services et infrastructures routiers, probablement assez près d'un centre urbain. Plusieurs villes aimeraient bien avoir des ports intérieurs en leur sein. Nous ne sommes pas sûrs, pour l'instant, de ce qui est le plus logique. En fin de compte, ce sera probablement une décision commerciale que prendront les compagnies de chemin de fer, de concert avec d'autres partenaires.

Le sénateur Austin : Comme je viens de la Colombie-Britannique, c'est pour moi un sujet très important, et j'aimerais aborder plusieurs aspects avec vous.

Il y a deux ans et demi, nous avons eu un énorme problème de congestion des chemins de fer. Tous les ports de la côte Ouest, en Amérique du Nord, ont été pris par surprise par le volume de trafic qui avait soudain explosé, en provenance de la Chine surtout, en plus de l'augmentation du trafic en provenance de la Corée, du Japon et de Taïwan. Comment avons-nous pu résoudre ce problème de congestion, le manque de capacité ferroviaire?

Mme Burr : Bien que le CN et le CP aient déjà un arrangement de partenariat dans le canyon du Fraser, depuis plusieurs années, ces compagnies n'avaient pas l'habitude de partager leurs voies ferrées. L'une des conséquences importantes de ces énormes problèmes d'il y a deux ans, c'est que le CN et le CP ont maintenant signé des accords de coproduction et utilisent les voies ferrées l'un de l'autre, dans certains cas, et même l'équipage de l'un et de l'autre. Dans le monde ferroviaire, ce n'est pas courant. Je suis sûre que vous savez que les compagnies ferroviaires aiment à contrôler chaque aspect de leur exploitation. C'est ce qui est ressorti d'une crise assez importante. On m'a dit que le tout fonctionne assez bien, en général. Je suis sûre qu'il y a eu quelques accrocs en cours de route — plusieurs expéditeurs me l'ont dit — mais généralement, la situation s'est améliorée. Le plus important, c'est que cela augmente la capacité et donne le temps de faire peut-être certains investissements dans l'infrastructure ailleurs.

Le sénateur Austin : Quels investissements les deux compagnies ferroviaires ont-elles fait dans la région du delta du Fraser? Quels investissements de capitaux, sur quelle période à court terme?

Mme Burr : Je ne suis pas sûre qu'elles aient beaucoup investi dans le delta du Fraser.

Richard Saillant, directeur exécutif intérimaire Politique ferroviaire intérimaire, Transports Canada : Dans cette région, nous ne savons pas exactement ce qui est prévu. Bien évidemment, il y a toujours des allers et venues. Le CP, pendant longtemps, a dit dresser un plan d'un demi-milliard de dollars d'investissements pour accroître la capacité. Dernièrement, ils n'en ont pas beaucoup parlé, et nous ne savons pas exactement ce qu'ils prévoient.

Pour parler de la capacité de façon plus générale, c'est un concept assez élastique. Plusieurs facteurs entrent en compte dans la capacité. Depuis deux ans, il y a eu une crise importante, et l'un des problèmes que nous avons connus, c'est que nous avons réalisé que les chemins de fer étaient depuis longtemps en mode de rationalisation, et puis, soudainement, il leur a fallu s'ajuster. Nous avons compris que, pour augmenter la capacité, il faut

management of crews and rolling stock, and also working on operations management and working with partners. The railways tend to view major investments as the last resort once they can clearly see that there is no more capacity to add in the system to other initiatives. That is understandable because right now they are seeing an increase in demand for their services but, in order to justify major investments, they need to ensure that this demand will be sustained. We are seeing that the railways are now earning their cost of capital, and we think it bodes well for future investments.

Senator Austin: It is a chicken-and-egg situation. The traffic appears and is not serviced so it goes somewhere else while the railways wait until the demand for their services is sustained over a period of time, all of which is a bit antediluvian. Do we have the capacity? I presume we do. I presume the department knows what the container export capacity is from Asian ports to North America. They know what number of vessels are container-carrying vessels, and they know the demand for consumer goods over the last five years. I can understand a short-term congestion, but none of this in terms of infrastructure development is hard to guess. The railways are a critical link in the aspirations of all our ports for moving traffic. They have concentrated, as was suggested, on north-south traffic rather than east-west-style traffic.

I will move on to Prince Rupert for a moment and ask you what is happening in terms of both the container port development and the railway capacity upgrade in that port?

Ms. Burr: The container terminal activity is proceeding. There were some issues around environmental assessment but I understand that, for the most part, those questions have been dealt with. Work is starting on construction of the first phase of the development. As you will recall, there was an investment in that container facility by the federal government and also by the Province of British Columbia. The port authority is starting to talk about Phase 2, which would be a further expansion, but the first phase would not come on stream until, I believe, 2007. There is a bit of time to get the first phase up and running, which is the primary focus.

I understand that CN has budgeted about \$1.5 billion for investments in 2006. One area they identified for upgrade is the line from Prince Rupert, the old B.C. rail line in British Columbia. In addition, they have purchased a number of locomotives that they will dedicate to that line. There is no doubt they see this as a major opportunity into North America and are making investments in that part of their infrastructure. CP's proposed investments this year are between \$810 million and \$825 million.

travailler sur bien des fronts à la fois, notamment essayer d'ajouter du matériel roulant, améliorer le déploiement, mieux gérer les équipes et le matériel roulant, et aussi travailler sur la gestion des opérations et collaborer avec les partenaires. Les compagnies ferroviaires ont tendance à considérer les importants investissements comme un ultime recours, à n'envisager qu'une fois qu'on est sûrs qu'il n'y a plus de capacité disponibles dans le système pour d'autres initiatives. On peut le comprendre, parce que maintenant, elles constatent une augmentation de la demande pour leurs services mais, pour justifier d'importants investissements, elles doivent s'assurer que cette demande sera soutenue. Nous constatons que les compagnies ferroviaires récupèrent maintenant leurs investissements de capital, et nous pensons que c'est de bon augure pour les investissements futurs.

Le sénateur Austin : C'est la situation de la poule et de l'œuf. Les conteneurs arrivent, ne reçoivent pas de services, alors ils vont ailleurs, tandis que les compagnies ferroviaires attendent que la demande de leurs services se maintienne pendant un certain temps, et le principe est quelque peu antédiluvien. Avons-nous la capacité? Je suppose que oui. Je présume que le ministère connaît la capacité d'exportation en provenance des ports de l'Asie vers l'Amérique du Nord. Il connaît le nombre de navires porteurs de conteneurs, et il sait ce qu'a été la demande de biens de consommation ces cinq dernières années. Je peux comprendre une congestion à court terme, mais rien de tout cela, en termes de développement de l'infrastructure, n'est difficile à deviner. Les compagnies ferroviaires sont un lien essentiel dans les projets de tous nos ports, pour faire circuler les conteneurs. Elles se sont concentrées, comme on l'a déjà dit, sur le trafic nord-sud, plutôt que sur l'est-ouest.

Je vais parler un moment de Prince Rupert et vous demander ce qui se passe, aux plans du développement du port de conteneurs et de l'augmentation de la capacité ferroviaire dans ce port?

Mme Burr : L'activité se poursuit pour le terminal de conteneurs. Il y a eu des problèmes avec l'évaluation environnementale, mais d'après ce que j'ai compris, la plupart ont été réglés. Les travaux commencent pour la construction de la première phase du développement. Si vous vous en souvenez, le gouvernement a fait un investissement dans cette installation de manutention de conteneurs, et aussi la Colombie-Britannique. L'administration portuaire commence à parler de la deuxième phase, qui serait un agrandissement, mais la première phase ne serait pas en œuvre avant, je crois, 2007. La construction et la mise en œuvre de la première phase prend un peu de temps, et c'est le premier objectif.

À ce que j'ai compris, le CN a prévu à son budget 1,5 milliard de dollars d'investissements en 2006. Un élément dont l'amélioration a été décidée, c'est la voie ferrée venant de Prince Rupert, l'ancien chemin de fer de la Colombie-Britannique. En plus, ils ont acheté plusieurs locomotives qu'ils réserveront à cette voie. Il ne fait aucun doute qu'ils ont reconnu un débouché important sur l'Amérique du Nord, et qu'ils font des investissements dans cette partie de leur infrastructure. Les investissements qu'a proposés le CP cette année sont de l'ordre de 810 à 825 millions de dollars.

I would caution, on both sets of numbers, that the amount of investment into just keeping the current infrastructure going is fairly sizeable, so not all that money means new capacity. It means continuing to maintain the infrastructure they have, but there is definitely an intention on the part of CN to expand their activities in B.C.

Senator Austin: What would the container capacity be in Phase 1 at Prince Rupert? How many containers would be described as capacity when Phase 1 is completed?

Ms. Burr: It would be 400,000 TEUs to 500,000 TEUs, which is a fairly significant investment and a tremendous investment opportunity for that part of Northern B.C. In the second phase, I believe they are aiming for 1.2 million TEUs, but that would be a few years hence.

Senator Austin: Switching back to Vancouver, you mentioned the 2006 Budget. My understanding is that you said there was \$591 million, which is over eight years.

Ms. Burr: That is correct.

Senator Austin: With \$19 million in this current fiscal year being earmarked, how will it be effective?

Ms. Burr: Environmental assessments and planning are required for major infrastructure projects. The cash flow there would be allocated to the start-up of a number of infrastructure projects, recognizing they will play out and roll out over a number of years. Some funds are being made available for intelligent transportation system upgrades to improve the capacity of the existing system. We are providing funds as well to the Canada Border Services Agency, and they would invest in infrastructure to improve their efficiency and also for staff for Prince Rupert. They would hire people in advance of the container facility being finished so they can train their staff fully and have them ready to go when the container facility opens in 2007.

Senator Austin: I am curious how the department sees its role in the Pacific gateway strategies. There is a gateway council. How do you interrelate to the existing gateway council? There was, in Bill C-68, a concept of a council that would take into account users' rights through to Ontario because Sault Ste. Marie is the major passage way for freight from the Pacific coast into the centre of the United States.

Is it contemplated that there will be some kind of advisory group to the federal side or is the department simply going to negotiate? Is the department a member of the current gateway council so it can negotiate with that council? With whom will it relate?

Ms. Burr: The final details on the modalities of the Pacific gateway are still being worked out. We would see ourselves supporting any initiative going forward. We work closely with the Province of British Columbia and actually the four Western provinces, focusing on the backlogs, bottlenecks and problems

Je voudrais émettre une mise en garde, à propos de ces deux séries de chiffres, soit que le montant de l'investissement, rien que pour entretenir l'infrastructure actuelle, est assez important, alors ces sommes ne sont pas seulement que pour une nouvelle capacité. C'est pour continuer d'entretenir l'infrastructure actuelle, mais il est certain que le CN compte accroître ses activités en Colombie-Britannique.

Le sénateur Austin : Quelle serait la capacité de conteneurs de la première phase, à Prince Rupert? Combien de conteneurs pourraient être considérés comme la capacité quand la première phase sera terminée?

Mme Burr : Ce serait de 400 000 à 500 000 EVP, ce qui est un investissement d'importance et une occasion d'investissement fantastique pour cette région du nord de la Colombie-Britannique. À la deuxième phase, je pense qu'ils visent 1,2 million d'EVP, mais ce serait dans plusieurs années.

Le sénateur Austin : Revenons à Vancouver, vous avez parlé du budget de 2006. À ce que je comprends, il y avait 591 millions de dollars, sur une période de huit ans.

Mme Burr : C'est bien cela.

Le sénateur Austin : Avec 19 millions de dollars déjà réservés pour l'exercice actuel, à quoi cela servira-t-il?

Mme Burr : Tout grand projet d'infrastructure exige des évaluations environnementales et de la planification. Les liquidités seraient assignées au lancement de plusieurs projets d'infrastructure, en reconnaissant qu'ils seront réalisés progressivement, sur plusieurs années. Certains fonds sont réservés à la mise à niveau du système de transport intelligent, pour améliorer la capacité du réseau actuel. Nous versons aussi des fonds à l'Agence des services frontaliers du Canada, et elle l'investirait dans l'infrastructure pour accroître son efficacité, et aussi pour embaucher du personnel pour Prince Rupert. Elle embaucherait du personnel avant l'achèvement de l'installation de manutention de conteneurs, pour pouvoir leur fournir une formation complète et qu'ils soient prêts lorsque l'installation ouvrira en 2007.

Le sénateur Austin : Je serais curieux de savoir quel rôle le ministre s'attribue dans les stratégies de la porte d'entrée du Pacifique. Il y a un conseil de la porte d'entrée. Comment feriez-vous le lien avec le conseil de porte d'entrée actuelle? Il y avait, dans le projet de loi C-68, un concept de conseil qui tiendrait compte des droits des utilisateurs jusqu'en Ontario parce que Sault St. Marie est la principale voie de passage du fret de la côte du Pacifique vers le centre des États-Unis.

Est-il envisagé d'avoir une espèce de groupe consultatif du côté fédéral, ou est-ce que le ministère va simplement négocier? Est-ce que le ministère est membre du conseil de porte d'entrée actuelle, pour pouvoir négocier avec lui? Avec qui sera-t-il en rapport?

Mme Burr : Les derniers détails des modalités de la porte d'entrée du Pacifique sont encore en voie d'élaboration. Nous nous imaginons appuyer toute initiative qui ira de l'avant. Nous travaillons en étroite collaboration avec la Colombie-Britannique, et en fait avec les quatre provinces de l'Ouest, en nous concentrant

that impede the flow of goods from the West Coast through to central Canada. That would be our focal point and we would support whatever model the government chooses to introduce in the end.

Senator Austin: The answer is — there is no game plan yet.

Ms. Burr: I think it is under development.

Senator Eyton: It is lovely to be world competitive for a couple of reasons. One, you can assure yourselves that you are getting the best value for the dollar or getting more for less. Second, in the competitive marketplace, and we are largely talking North America because that is where we are located, you can take your share of the business, your share of the shipping.

My understanding is that we in fact do not really take our share of the container traffic in North America. We are running to 3 per cent or 4 per cent, which is significantly less than we should, even if we take the usual 10 per cent of whatever goes in the U.S. We are not doing as well as we should opposite the marketplace competition.

Who keeps track of the competition? I am worried that the conversation talks about “existing facilities” and “maintenance of existing facilities” and perhaps a small initiative here. This is relatively small dollars when you talk the \$35 billion or \$75 billion mentioned earlier. Who keeps track of what is happening? It is not static. Many things are happening in the Northwest, in California and the Northeast United States. Who keeps track of that? How does it get translated into action?

Ms. Burr: We try to keep track. It is challenging because there is no one single source of information. We have a fairly good handle on the Canadian situation. The Americans have very good data, generally. It is a bit more challenging with Mexico but there are conferences at which the three countries share information. We have done that recently at a short sea shipping conference held in Vancouver. Mr. Roy is our Director General of Economic Analysis and is responsible for producing data in our department.

Roger Roy, Director General, Economic Analysis, Transport Canada: The issue is extremely complex. We need to have comparable data from the different countries to keep track of what is going on in the North American context. In the early 1990s we started the Canada-U.S. transportation data interchange with the Americans. Then we got the Mexican government to participate as well. We meet once a year and exchange information on the transportation system of our respective countries so we can follow the flow, not so much from a domestic point of view but from an integrated North American approach.

sur les arrières, les embouteillages et les problèmes qui nuisent au flux des marchandises de la côte Ouest vers le centre du Canada. Ce serait notre principal point de mire, et nous appuierions tout modèle que le gouvernement choisirait de mettre en œuvre en bout de ligne.

Le sénateur Austin : La réponse, c'est donc qu'il n'y a pas de plan prévu.

Mme Burr : Je pense qu'il est en voie d'élaboration.

Le sénateur Eyton : C'est vraiment très bien d'être compétitif à l'échelle mondiale pour plusieurs raisons. La première, c'est qu'on peut s'assurer d'avoir le meilleur rendement pour le coût, ou d'obtenir plus pour moins. Deuxièmement, sur le marché concurrentiel, et nous parlons surtout de l'Amérique du Nord, parce que c'est là que nous sommes, on peut prendre sa part des activités, sa part du transport maritime.

À ce que je comprends, en fait, nous ne prenons pas vraiment notre part du trafic de conteneurs en Amérique du Nord. Nous fonctionnons à 3 ou 4 p. 100 de notre capacité, ce qui est nettement moins que ce que ce devrait être, même si nous prenons les 10 p. 100 habituels de ce qui va vers les États-Unis. Nous ne nous en tirons pas aussi bien que nous le devrions, face à nos concurrents sur le marché.

Qui fait un suivi de la compétition? Je m'inquiète que nous parlions de « installations existantes » et d'« entretien des installations existantes » et, peut-être, d'une modeste initiative, ici. C'est relativement peu d'argent quand il est question de 35 milliards ou 75 milliards de dollars, dont on a parlé tout à l'heure. Qui fait le suivi de ce qui se passe? Ce n'est pas une situation statique. Bien des choses se passent dans le Nord-Ouest, en Californie et dans le Nord-Ouest des États-Unis. Qui en fait un suivi? En quoi cela se traduit-il en action?

Mme Burr : Nous essayons de faire un suivi. C'est difficile, parce qu'il n'existe pas qu'une seule source d'information. Nous avons assez bien en mains la situation canadienne. Les Américains ont d'excellentes données, généralement. C'est un peu plus difficile avec le Mexique, mais il y a des conférences, dans le cadre desquelles les trois pays partagent des renseignements. C'est ce que nous avons fait récemment, lors d'une brève conférence sur le transport maritime de marchandises, tenue à Vancouver. M. Roy est notre directeur général de l'Analyse économique, et il est responsable de la production de données à notre ministère.

Roger Roy, directeur général, Analyse économique, Transports Canada : L'enjeu est extrêmement complexe. Il nous faut des données comparables des différents pays pour faire un suivi de ce qui se passe dans le contexte nord-américain. Au début des années 90, nous avons commencé à échanger des données sur le transport Canada-États-Unis avec les Américains. Ensuite, nous nous sommes adressés au gouvernement mexicain, pour l'inviter à en faire autant. Nous nous réunissons une fois par année, nous échangeons des données sur les systèmes de transport de nos pays respectifs, pour faire un suivi du débit, pas tellement du point de vue national, mais plus selon une approche nord-américaine intégrée.

We update information using the different system of data collection that exists in the three countries so it allows us to track down the evolution of the different ports, which flows are coming in at which ports, and from that port where they go within North America. We try to track down within the limits of the data; however, there are some comparison challenges when it comes to all the data collection processes that have been put in place in each of the countries.

Senator Eyton: I understand that and we are keeping track of things as they happen but I was more focused on new money going in. We are making some investments and they sound relatively small to me — I heard \$130 million, \$140 million, this kind of volume. I was looking for who keeps track of what is being done at the new port facilities and the new intermodel systems that are being invented and which are competitive to us — all of that.

Mr. Roy: I sense from your question that you would also like to see how this investment, made elsewhere, at the end may mean increased competition for the Canadian system. That is a challenge because it means you have to understand all of the players that come into play in the final decision of which facility will be used at the end.

If you look at shipping lines, for example, most of the containers are shipped by shipping lines that are members of conferences. There is no such thing as a long-term contract with a port when it comes to a shipping line. They will sign a contract for a fixed period of time and they will want to ensure that they can play out the market condition as the market evolves. That is why, when we were alluding to the rail investment and how challenging it is for the railways to know how much investment to make, there is no such thing as a 15-year contract with the shipping line. There are two- or three-year contracts. If you make an investment for 15 years, 20 years or 30 years or more, you want some degree of assurance that you will build a capacity that will be used to generate revenue. It is difficult to foresee commercial-related decisions for the Port of Vancouver, the Port of Prince Rupert, the Port of Montreal or the Port of Halifax. We try to track down how much investment is being made so that we can stay on top of what is going on. The issue is to convert that into the implication.

Senator Eyton: I was trying to see where we will be five years from now.

Ms. Burr: I would like to mention that there is some room for hope. Vancouver is the fastest-growing container throughput on the West Coast. Although we are small, they have been making headway. Some of the investments are being made by the private sector as well. There are terminal operators and the ports themselves have been making investments, so it is a larger amount than the dollars we have been discussing so far.

Senator Eyton: Is our market share in North America increasing overall?

Nous mettons à jour les données au moyen des divers systèmes de collecte de données qui existent dans les trois pays, afin de pouvoir faire le suivi de l'évolution des différents ports, quels conteneurs vont à quel port et, de ce port, où ils vont en Amérique du Nord. Nous essayons de faire un suivi dans les limites des données; cependant, la comparaison pose certaines difficultés, si on pense à tous les processus de collecte de données qui ont été instaurés dans chacun des pays.

Le sénateur Eyton : Je comprends qu'on fasse un suivi de ce qui se passe quand ça se passe, mais je m'intéresse plus à l'investissement des nouveaux fonds. Nous faisons des investissements, qui me semblent relativement modestes — j'ai entendu 130 millions, 140 millions, ce genre de montants. Je m'intéresse à savoir qui fait le suivi de ce qui se fait, aux nouvelles installations portuaires, et aussi aux nouveaux systèmes intermodaux qui sont inventés et qui nous font concurrence — tout cela.

M. Roy : J'ai l'impression, d'après votre question, que vous aimeriez aussi savoir comment cet investissement, fait ailleurs, au bout du compte pourrait signifier une compétition accrue pour le réseau canadien. C'est un défi, parce que cela veut dire qu'il faut comprendre la situation de tous les intervenants qui entrent en compte dans la décision finale sur l'installation qui sera utilisée au bout du compte.

Si vous regardez les compagnies de navigation, par exemple, la plupart des conteneurs sont expédiés par des compagnies de navigation qui sont membres d'associations. Il n'existe rien de tel qu'un contrat à long terme avec un port pour une compagnie de navigation. Elles signeront un contrat pour une période fixe, et elles voudront s'assurer de pouvoir profiter de la conjoncture du marché, au fur et à mesure de son évolution. C'est pourquoi, quand nous faisons allusion à l'investissement ferroviaire et à la difficulté qu'ont les compagnies ferroviaires de déterminer combien investir, il n'existe rien de tel qu'un contrat de 15 ans avec une compagnie de navigation. Ce sont des contrats de deux ou trois ans. Si vous faites un investissement sur 15, 20 ou 30 ans ou même plus, vous voulez être assez sûr de pouvoir augmenter la capacité qui servira à générer des recettes. Il est difficile de prévoir les décisions de nature commerciale pour le port de Vancouver, celui de Prince Rupert, celui de Montréal ou d'Halifax. Nous essayons de faire un suivi des investissements qui sont faits, pour rester au courant de ce qui se passe. Le problème, c'est de traduire cela en conséquences.

Le sénateur Eyton : J'essaie de voir où nous en serons dans cinq ans.

Mme Burr : J'aimerais préciser qu'il y a lieu d'espérer. Vancouver est le point de passage des conteneurs dont le débit affiche la plus forte croissance sur la côte Ouest. Bien que nous soyons modestes, il y a eu des progrès. Le secteur privé a aussi fait certains investissements. Il y a des exploitants de terminaux, et les ports eux-mêmes, qui ont fait des investissements, alors au total, les montants sont plus importants que ceux dont nous avons parlé jusqu'ici.

Le sénateur Eyton : Est-ce que notre part du marché en Amérique du Nord est aussi en hausse?

Ms. Burr: Yes, but if we do not take action, it will not continue to increase; that is the crux of the challenge for us. Everyone else is trying to increase their market share as well.

[Translation]

Senator Dawson: I support Senator Mercer who commented on the strong tendency to consider the Western Canada as the biggest problem. The combined growth of Halifax and Montreal and of the ports in Eastern Quebec may not have been as phenomenal as the growth in Vancouver. But in spite of one of the perverse effects of decentralization, there has been real growth. Decentralization was a good idea; Halifax and Montreal are much more aggressively competitive than when we had the Canadian port authority. It tended to do some arbitration, to some extent. The disappearance of that type of arbitration is my biggest concern because we are missing opportunities to evaluate the east overall.

You have a Montreal council, a Halifax council. But is there an Eastern Canada council? Rather than this competition between Halifax and Montreal, people would realize that they have common problems and would ask how they should approach Transport Canada in order to take advantage of these opportunities for the future. The under-utilization Senator Mercer referred to is real. I understand that there are different markets. We have to develop competition with the United States in business with Eastern Canada. There is no more coordination with the disappearance of the Canadian port authority. Decentralization has its advantages, whether you consider the Port of Quebec or others. This has given them a great deal of independence to make more difficult regional decisions because the apparatus was much more cumbersome before. But there is a perverse effect, which is the lack of coordination.

I wonder how Transport Canada will do arbitration, when it must be done.

Ms. Burr: I think that people in Halifax and Montreal are starting to talk to each other a little.

I am going to ask Mr. Di Sanza to tell us whether greater coordination would be a possibility at this time.

Mr. Di Sanza: Although it is true that the ports of Montreal and Halifax are competing on certain markets, there is nevertheless a fairly stable growth in both ports. The two ports do indeed have expansion plans over several years. Montreal, for instance, is forecasting an increase of 1.2 million containers, or TEUs, and expects an increase of more than 2 million around 2020. As for Halifax, they expect to go from 500,000 to 860,000 units. In both cases, growth is expected in their market.

We are working actively with both ports and their council, through the development agencies that exist in the Atlantic region and in the Quebec region. As you probably know, in the Montreal region there is a round table on transportation. We were active participants at this table, and continue to be. We work with the

Mme Burr : Oui, mais si nous n'agissons pas, cette croissance ne se maintiendra pas; c'est le noyau du problème pour nous. Tout le monde essaie de se tailler une plus grande part du marché aussi.

[Français]

Le sénateur Dawson : J'appuie le sénateur Mercer qui a commenté la tendance lourde d'envisager l'Ouest canadien comme étant le plus gros problème. La croissance combinée de Halifax et de Montréal et des ports de l'Est du Québec n'a peut-être pas été aussi phénoménale que celle de Vancouver. Malgré le fait que l'un des effets pervers de la décentralisation, une croissance réelle a été remarquée. La décentralisation était une bonne idée; Halifax et Montréal connaissent une concurrence beaucoup plus agressive que lorsque nous avions l'administration portuaire canadienne. Elle avait tendance à faire un peu d'arbitrage. La disparition de cette forme d'arbitrage représente ma plus grosse préoccupation parce qu'on rate des occasions d'évaluer l'Est dans son ensemble.

Vous avez un conseil de Montréal, un conseil de Halifax. Mais y a-t-il un conseil de l'est du Canada? Des gens, au lieu d'être en compétition entre Halifax et Montréal, se diraient qu'ils ont des problèmes communs et se demanderaient de quelle façon ils devraient s'adresser à Transport Canada afin de saisir des occasions pour l'avenir? La sous-utilisation dont parlait le sénateur Mercer est réelle. Je comprends qu'il y a différents marchés. Nous devons développer la compétition avec les États-Unis à faire affaire avec l'est du Canada. Il n'y a plus de coordination avec la disparition de l'administration portuaire canadienne. La décentralisation a ses bons aspects, que ce soit pour le port de Québec ou un autre. Cela leur a donné beaucoup d'indépendance pour prendre régionalement des décisions plus difficiles parce que l'appareil était beaucoup plus lourd. Mais il y a un effet pervers, un manque de coordination.

Je me demande de quelle façon Transports Canada fera de l'arbitrage, quand il y en a à faire.

Mme Burr : Je pense qu'on commence maintenant à se parler un peu entre Halifax et Montréal.

Je vais demander à M. Di Sanza de dire s'il y a possibilité, en ce moment, d'une plus grande coordination.

M. Di Sanza : Bien qu'il soit vrai que les ports de Montréal et de Halifax soient en concurrence sur certains marchés, il y a quand même une croissance assez stable dans les deux ports en question. Les deux ports ont effectivement des plans d'expansion sur plusieurs années. Montréal, par exemple, prévoit augmenter de 1,2 million de conteneurs, en unité type, à au-delà de 2 millions vers 2020. Dans le cas de Halifax, ils prévoient aller de 500 000 à 860 000 unités. Dans les deux cas, une croissance est prévue dans leur marché.

On travaille activement avec les deux ports et leur conseil, dans le cadre des agences de développement qui existent dans les régions atlantiques et celle du Québec. Comme vous le savez probablement, il y a, dans la région de Montréal, une table de concertation sur le transport. On a participé activement à cette

Province of Quebec and with certain ports along the St. Lawrence Seaway on the matter of short-sea shipping, where it may be possible to transfer containers from larger ships to smaller ones.

There are various possibilities for increasing market share, although, as you know, in the case of Montreal a large number of the containers that arrive there are routed to the United States. Montreal is a North American hub in this regard.

As for Halifax, they have done dredging work to accommodate larger ships — the next generation of large container ships — to allow those ships to dock in Halifax. They are well-positioned with regard to New York and New Jersey and even certain more southerly ports.

[English]

Senator Dawson: You said before that 7 per cent of what comes into Vancouver and Prince Rupert goes to the U.S. — 93 per cent goes east. What happens when it goes east? When it gets to Sault Ste. Marie, does it go south? How much of the traffic that has gone east stays east all the way in Canada? Does some of it start dispersing itself in a north-south commercial environment with the U.S.?

One of the reasons we are studying this is we are trying to understand where the containers are going, where they can stop and be managed — whether it is in Alberta or Saskatchewan or in the inland port in Montreal. I understand the 7 per cent that goes to the U.S. is easy to quantify because you can do it directly. However, on the 93 per cent that goes east, how do you know somewhere down the road that it is not going to the U.S. — or do you know?

Ms. Burr: We think we know and we think it is 7 per cent. That being said, this is an area where we want to do more research. Intuitively, you would think that when it gets to Sault Ste. Marie, there will be some containers going into the heartland of the United States. We think we have captured everything but I would be dishonest if I said we were totally confident with those numbers. This is an area we want to spend more time on over the next little while.

Senator Dawson: One of the things that was mentioned in camera was the fact that we have no GPS systems on containers. We have no electronic tagging of containers to know where they actually are going and where they are three days after they have left the port. Is that something you are studying or something the industry players are studying — either the shipping, train or trucking industries?

Ms. Burr: The rail industry carefully tracks what is going on in their system. I am wondering, from a security perspective, if Ms. Kinney wanted to comment on how we are trying to track containers right now.

table, et on le fait toujours. On travaille avec la province de Québec et avec certains des ports le long de la Voie maritime du Saint-Laurent sur cette question de transport maritime à courte distance, où il y a peut-être des possibilités de transbordement des conteneurs des plus gros navires aux plus petits.

Il y a différentes possibilités d'accroître la part du marché bien que, comme vous le savez, dans le cas de Montréal, une grande partie des conteneurs qui arrivent à Montréal sont acheminés vers les États-Unis. Montréal est une plaque tournante pour l'Amérique du Nord à cet égard.

Dans le cas de Halifax, ils ont creusé pour permettre à de plus gros navires, la prochaine génération des gros navires de conteneurs, de pouvoir accoster à Halifax. Ils se positionnent bien vis-à-vis New York et le New Jersey et même de certains des ports plus au sud.

[Traduction]

Le sénateur Dawson : Vous avez dit avant que 7 p. 100 de ce qui passe par Vancouver et Prince Rupert va aux États-Unis — 93 p. 100 va à l'Est. Qu'est-ce qui arrive quand ça va à l'Est? Quand le trafic arrive à Sault-Sainte-Marie, est-ce qu'il bifurque vers le Sud? Quelle part du trafic parti vers l'Est maintient sa trajectoire vers l'Est et traverse le Canada? Est-ce qu'il se disperse à un moment donné, dans l'environnement commercial nord-sud avec les États-Unis?

L'un des motifs de notre examen de la question, c'est que nous essayons de comprendre où vont les conteneurs, où ils peuvent s'arrêter et être gérés — que ce soit en Alberta ou en Saskatchewan, ou dans le port intérieur de Montréal. À ce que je comprends, ce 7 p. 100 du trafic qui va vers les États-Unis est facile à quantifier parce qu'on peut le faire directement. Cependant, sur la part de 93 p. 100 qui va à l'Est, comment savez-vous que ces conteneurs ne bifurquent pas vers les États-Unis en chemin — ou est-ce que vous le savez?

Nous pensons le savoir, et nous pensons que c'est 7 p. 100. Cela étant dit, c'est un aspect sur lequel nous voudrions faire beaucoup plus de recherches. Intuitivement, on pourrait penser que quand ils arrivent à Sault-St. Marie, certains conteneurs bifurquent vers le centre des États-Unis. Nous pensons avoir capturé toutes les données, mais je ne serais pas sincère si je disais que nous sommes absolument convaincus de ces chiffres. C'est un aspect que nous voudrions étudier plus en profondeur ces prochains temps.

Le sénateur Dawson : L'une des choses dont nous avons discuté à huis clos, c'est le fait que nous n'avons pas de système de GPS sur les conteneurs. Il n'y a pas de système de traçabilité électronique des conteneurs pour savoir où ils se rendent exactement, et où ils sont trois jours après avoir quitté le port. Est-ce que c'est un aspect que vous étudiez, ou que les intervenants de l'industrie examinent — que ce soit le secteur du transport maritime, ferroviaire ou par camion?

Mme Burr : L'industrie ferroviaire fait un suivi attentif, et verse ces données dans son système. Je me demande, du point de vue de la sécurité, si Mme Kinney aimerait commenter notre méthode actuelle de suivi des conteneurs.

Laureen Kinney, Director General, Marine Security, Transport Canada: There are a number of initiatives under way to trial — different methodologies to track containers and even their contents, in some cases. However, there is not an integrated system right now across different shipping companies or transportation modes to track the container, per se. That does not exist now but it is part of the future work being done on supply chain security, as well as for commercial reasons.

Senator Zimmer: My question is similar to the one Senator Mercer asked about Halifax. I am a senator from Manitoba and, as he is always campaigning — and rightfully so — for Halifax, I will do the same for Manitoba.

People forget that we do have a port in Manitoba — the Port of Churchill. I recognize it is seasonal and that sometimes makes it a disadvantage. The advantage is it is in the middle of the country — you can come right over the top of the world into the port at Churchill — and it is equally distant between the East and the West.

My question is — what developments need to take place in this port to accommodate future growth? As Senators Mercer and Dawson have pointed out, interrelated to that is an inland port in Winnipeg but again, if you cannot get it into Churchill, you are not going to get it into Winnipeg. What developments must take place to accommodate future growth in container traffic and, in your opinion, do we really have any hope of the Port of Churchill ever being a viable, developed port whereby it can accommodate an inland port in Winnipeg? Can we develop it to an extent that it really becomes a major port?

Ms. Burr: Over the last couple of years, since the port and railroad had employed Louis Dreyfus, I believe it was, to help with marketing, there was a significant increase in the activity at Churchill. I think, with a proper focus and a concerted effort, there is opportunity, particularly with Europe. I believe the Canadian Wheat Board as well has certainly used Churchill to advantage in many grain shipping years.

On the question of containers, if there were a longer shipping season, as everyone expects with global warming, there could be an opportunity to use the port more frequently than it is currently used. One of the challenges is that the rail line might need to be upgraded somewhat if there were significant increases in traffic. We would have to look at the entire system before I could give you a definitive answer.

The Manitoba government is focused on using Winnipeg as the hub to the U.S. and Mexico. Senators are likely familiar with some of the efforts to that end. Government officials have spoken to us about a midwestern corridor that would see Churchill as part of the network.

Laureen Kinney, directrice générale, Sécurité maritime, Transports Canada : Il y a plusieurs initiatives à l'essai — diverses méthodes de suivi des conteneurs et même de leur contenu, dans certains cas. Cependant, il n'existe pas de système intégré actuellement entre les diverses compagnies ou les modes de transport pour faire le suivi d'un conteneur, en tant que tel. Cela n'existe pas actuellement, mais c'est prévu pour les travaux de l'avenir sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, et aussi pour des raisons d'ordre commercial.

Le sénateur Zimmer : Ma question est dans la même veine que celle qu'a posée le sénateur Mercer au sujet d'Halifax. Je suis du Manitoba et, comme il fait toujours campagne — et à juste titre — pour Halifax, j'en ferai de même pour le Manitoba.

Les gens oublient que nous avons un port au Manitoba — le port de Churchill. Je reconnais que c'est saisonnier, ce qui le désavantage parfois. L'avantage, c'est qu'il est au centre du pays — on peut arriver directement du sommet du monde au port de Churchill — et il est à distance égale entre l'Est et l'Ouest.

Ma question, c'est quelles améliorations faudrait-il apporter à ce port pour faire face à la croissance future? Comme l'ont signalé les sénateurs Mercer et Dawson, à ce propos, il y a un port intérieur à Winnipeg mais encore, si on ne peut pas se rendre à Churchill, on ne va pas aller jusqu'à Winnipeg. Quelles mesures doivent être prises pour répondre à la croissance future du trafic de conteneurs et, selon vous, avons-nous vraiment un espoir que le port de Churchill soit toujours un port viable et développé pouvant répondre aux besoins d'un port intérieur à Winnipeg? Pourrions-nous le développer dans une mesure telle qu'il deviendrait vraiment un port important?

Mme Burr : Depuis deux ans, depuis que le port et le chemin de fer ont embauché Louis Dreyfus, je pense que c'était pour aider avec le marketing, il y a eu une hausse importante de l'activité à Churchill. Je pense qu'avec un objectif adéquat et un effort concerté, il y a des possibilités, particulièrement avec l'Europe. Je pense que la Commission canadienne du blé, aussi, a certainement utilisé le port de Churchill à son avantage, au fil des nombreuses années de transport maritime des grains.

Au sujet des conteneurs, si la saison de navigation était plus longue, comme tout le monde s'y attend, avec le réchauffement de la planète, il se pourrait bien qu'on puisse utiliser le port plus souvent qu'actuellement. L'un des défis qui se posent, c'est que la voie ferrée pourrait devoir être mise à niveau s'il devait y avoir de fortes augmentations du trafic. Il faudrait que nous puissions examiner l'intégralité du système pour que je puisse vous donner une réponse absolue.

Le gouvernement du Manitoba se concentre sur l'exploitation de Winnipeg comme plaque tournante vers les États-Unis et le Mexique. Les sénateurs ont certainement entendu parler de certains des efforts qui ont été faits à cette fin. Les représentants du gouvernement nous ont parlé du couloir du Midwest qui pourrait faire de Churchill un élément du réseau.

Senator Zimmer: It is almost tragic that global warming could bring an advantage to something but, if there were a plus, that would be it. Thank you.

Senator Munson: This is an exploratory morning for the committee to glean the basic facts. You spoke of the year 2020 and a 300-per-cent increase, which could be a good news/bad news story. Two issues, security and the environment, would have to be considered in talks about programs underway and being developed. You said that millions of containers arrive in ports. With security being a big issue in this country, do you know how many of them are checked thoroughly? What might Transport Canada be able to do to check all of these containers, working in conjunction with Canada's security organizations? People live in fear of what might happen at our borders in light of what has happened globally.

Ms. Kinney: I will give you a brief outline of how the security system works for containers. Canada works with a holistic whole-of-government approach. Shortly after the tragic events of 9/11, the government set up the Interdepartmental Marine Security Working Group (IMSWG) to bring together all federal departments and agencies that have a role in marine security, including the two key players in container security, the Canada Border Services Agency (CBSA) and Transport Canada. The responsibility for bringing containers into Canada and checking their contents rests primarily with the CBSA. One of their programs performs target and risk assessment to identify the appropriate containers for the various checks and processes.

Other programs have been funded through the initiatives developed by the IMSWG to install additional radiation detection equipment at ports. I am unable to provide any details because this is not my specialty, but the group is in the process of completing a program to deploy radiation detection devices at major ports in Canada for screening containers. As well, they have other such capacities for screening.

An entire framework of security initiatives is in place to look at incoming vessels and their cargo. Transport Canada has the 96-hour report requirements whereby a ship coming into Canada must advise in advance where they are headed and where they have come from. It is a risk management system used to look at the highest risk and most critical areas first. One of those is the supply chain security issue. The World Customs Organization (WCO) set up a framework of standards in respect of container and cargo security. Discussions are ongoing at the International Maritime Organization (IMO) on some of those standards for container security, including tracking, reporting, information

Le sénateur Zimmer : Il est presque tragique que le réchauffement de la planète puisse présenter un avantage pour quelque chose, mais s'il y en a un, ce serait celui-là. Merci.

Le sénateur Munson : Ceci une matinée exploratoire pour le comité, pour recueillir des renseignements de base. Vous avez parlé de l'année 2020 et d'une augmentation de 300 p. 100, qui pourrait être une bonne nouvelle, ou encore une mauvaise nouvelle. Il faut tenir en compte deux aspects, soit la sécurité et l'environnement, dans les dialogues sur les programmes qui sont en cours et qui sont développés. Vous avez dit que des millions de conteneurs entrent dans les ports. Puisque la sécurité est un grand enjeu dans notre pays, est-ce que vous savez combien d'entre eux sont vérifiés rigoureusement? Que pourrait faire Transports Canada pour vérifier tous ces conteneurs, en travaillant de concert avec les organismes de sécurité du Canada? La population vit dans la crainte de ce qui pourrait arriver à nos frontières, avec ce qui s'est passé à l'échelle mondiale.

Mme Kinney : Je vais vous faire une brève description du fonctionnement du système de sécurité, pour les conteneurs. Le Canada applique une méthode holistique, pangouvernementale. Peu après les événements tragiques du 11 septembre, le gouvernement a mis sur pied le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, qui réunit des représentants de tous les ministères et organismes fédéraux qui jouent un rôle dans la sûreté maritime, y compris les deux principaux intervenants en matière de sécurité des conteneurs, soit l'Agence de services frontaliers du Canada et Transports Canada. La responsabilité de l'entrée de conteneurs au Canada et de la vérification de leur contenu est principalement assumée par l'ASFC. Dans le cadre de l'un de leurs programmes, ses agents effectuent les évaluations des objectifs et des risques, pour déterminer les conteneurs devant passer par les divers processus et vérifications.

D'autres programmes ont été financés au moyen d'initiatives conçues par le GTISM pour installer du matériel additionnel de détection des radiations aux ports. Je ne peux vous donner de détails, parce que ce n'est pas ma spécialité, mais le groupe est en train d'achever le programme pour déployer des dispositifs de détection des radiations aux principaux ports du Canada, pour le dépistage des conteneurs. Ils ont d'autres dispositifs du genre pour le dépistage.

Tout un cadre de mécanismes de sûreté est en place, pour examiner les navires entrants et leurs chargements. Transports Canada applique une exigence de déclaration de 96 heures, selon laquelle tout navire faisant route vers le Canada doit prévenir à l'avance de sa destination et de son point de départ. C'est un système de gestion du risque qui permet de nous concentrer d'abord sur les aspects à plus haut risque les plus critiques. L'un de ceux-là est l'aspect de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. L'Organisation mondiale des douanes (OMD) a établi un cadre de normes relativement aux conteneurs et à la sécurité du fret. Les discussions se

handling and inspections to develop an international approach. A number of trials and projects are underway to test out trusted shipper effects and other kinds of tracking initiatives, and to determine the best ways to manage these complex security issues.

Senator Munson: It is conceivable that many containers end up in the heartland of this country without being looked at in port.

Ms. Kinney: You would have to request more information on that from CBSA. They have a targeting matrix and an approach to identify the higher risk containers. They carry on inspections at random on a regular basis. Those inspections include the gamut of radiation detection devices, x-ray material and sampling of the air in containers, et cetera.

Senator Munson: Are we ready for this 300-per-cent increase?

Ms. Kinney: That figure is used in current planning by groups with a supply chain security focus. As Ms. Burr said earlier, one of the values of doing this as a group is being able to ensure that we look at the transportation system as a whole, at the actual steps in the supply chain and at the most effective areas to invest in first. Otherwise, large investments might yield little in return.

Senator Munson: It is understood that the transport sector generates about 30 per cent of greenhouse gases.

Ms. Burr: I believe it is 27 per cent.

Senator Munson: What will it be when we reach that 300-per-cent increase? How will we deal with it, given that our report card in that area is not good now?

Ms. Burr: One of the focuses of our current and future work is to try to pinpoint the intersection between road and rail, rail and marine, and road and marine to ensure a better and more efficient flow of transportation. We believe that to some extent, by using short-sea shipping and rail, we might be able to minimize the use of trucking by road in built-up areas. By increasing efficiency, we might be able to reduce idling and congestion, which is also a source of greenhouse gases. There is no doubt that the kind of growth we are talking about will have significant impact on any urban area. We will need to look closely at this in a holistic way as we move forward.

Senator Munson: Ports in Europe and Asia are perceived to be more efficient. Why is that? What lessons could we learn from European and Asian ports so that Canada can do a better job?

poursuivent à l'Organisation maritime internationale (OMI) sur certaines de ces normes de sécurité des conteneurs, y compris le suivi, la présentation de rapports, le traitement des renseignements et l'inspection, en vue de formuler une approche internationale. Plusieurs essais et projets sont en cours, pour mettre à l'épreuve le système « d'expéditeurs de confiance » et d'autres types de mécanismes de suivi, et pour déterminer le meilleur moyen de gérer leurs enjeux complexes relatifs à la sécurité.

Le sénateur Munson : Est-il concevable que bien des conteneurs parviennent jusqu'au cœur du pays sans avoir été vérifiés au port?

Mme Kinney : Il faudrait que vous le demandiez à l'ASFC. Ils ont un modèle et une approche de ciblage pour déterminer les conteneurs à plus haut risque. Ils effectuent leurs inspections de façon aléatoire, régulièrement. Ces inspections englobent toute la gamme des dispositifs de détection des radiations, le matériel de radiographie et l'échantillonnage de l'air des conteneurs, etc.

Le sénateur Munson : Est-ce que nous sommes prêts à faire face à cette augmentation de 300 p. 100?

Mme Kinney : C'est sur ce chiffre que se fondent actuellement les groupes pour leur planification, en mettant l'accent sur la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Comme le disait Mme Burr tout à l'heure, l'un des avantages d'agir en groupe, c'est qu'on peut s'assurer d'examiner le système de transport globalement, les étapes réelles de la chaîne d'approvisionnement et les éléments sur lesquels il serait le plus efficace d'investir d'abord. Autrement, d'importants investissements pourraient n'avoir qu'un faible rendement.

Le sénateur Munson : Il est entendu que le secteur des transports génère environ 30 p. 100 des gaz à effet de serre.

Mme Burr : Je pense que c'est 27 p. 100.

Le sénateur Munson : Qu'est-ce que ce sera quand nous atteindrons ces 300 p. 100 d'augmentation? Comment allons-nous y faire face, avec notre piètre rendement à ce titre jusqu'à maintenant?

Mme Burr : L'un des points de mire de notre rôle actuel et futur est d'essayer de définir l'intersection entre le transport terrestre et par rail, le transport ferroviaire et maritime, et le transport terrestre et maritime, pour améliorer le débit et l'efficacité du transport. Nous pensons que dans une certaine mesure, en exploitant le transport maritime et ferroviaire à courte distance, nous pourrions minimiser le recours au transport par camion dans les régions habitées. En augmentant l'efficacité, nous pourrions réduire la marche au ralenti et la congestion, qui sont aussi sources d'émissions de gaz à effet de serre. Il ne fait aucun doute que le genre de croissance dont nous parlons aura d'importantes répercussions sur n'importe quelle région urbaine. Il nous faudra regarder de près cet aspect, selon un point de vue holistique, au fur à mesure de nos progrès.

Le sénateur Munson : Les ports de l'Europe et de l'Asie sont considérés comme étant plus efficaces. Pourquoi cela? Quelles leçons pouvons-nous tirer des ports de l'Europe et de l'Asie, pour que le Canada puisse faire un meilleur travail?

Ms. Burr: In many cases, particularly in Asia, they have had the luxury and sense of modernizing and investing in the most state-of-the-art technology and facilities. In contrast, Canada is working with older ports that need to be upgraded. At times, emerging nations can almost leap forward in terms of the benefit they derive from new investments because they do not have to revamp or rebuild.

There are also issues regarding the labour and work practices that are likely not the standard in Canada. That might have something to do with some of their perceived efficiencies. They also tend to operate 24 hours per day, which we might have to look at more. As Mr. Di Sanza mentioned, there are sensitivities in many of our urban centres to having roads or railroads operate 24 hours per day. There is a drawback to moving quickly to longer work hours for the Port of Vancouver. The company destination for trucks leaving the terminal would not be open throughout the night. Is Canadian society prepared to move to a different lifestyle in order to increase efficiencies throughout the transportation system?

Senator Munson: We will have to work a little harder. I lived in Asia for a long time. It is mind boggling that, while Singapore and Hong Kong have state-of-the-art technology imported from Europe and North America, they have labour practice situations that might be looser but they have all the technology to do better. I certainly do not know the answer but I appreciate your time.

Senator Tkachuk: We talked about unpacking boxes. Does the union travel with the containers — for example, the union that exists at the Port of Vancouver? When that box moves to Langley to unpack, does the union travel with it?

Ms. Burr: No.

Senator Tkachuk: Is it part of the port operation or a separate company that would handle this?

Ms. Burr: I will ask Mr. Di Sanza to comment. I am not familiar with that element.

Mr. Di Sanza: Different arrangements would be set up for the stuffing type of operations. Typically, they are not port operations. In some cases, a port may set up a subsidiary to engage in that kind of activity. It could also be a private enterprise, it could be specific to a particular large company to do that, or there could be involvement by the railways. There are different elements that could come into play in terms of these destuffing centres as they exist. We can do more research into it but, as far as I know, they are not port operations, per se.

Senator Tkachuk: I am trying to fill in some information here. We talked about the very large ships. What name did you use for that?

Ms. Burr: It was post-Panamax vessels.

Mme Burr : Bien souvent, particulièrement en Asie, ils ont le luxe et le bon sens de pouvoir moderniser et investir dans la technologie et les installations de fine pointe. Par contraste, le Canada fonctionne avec des ports plus anciens, qu'il faut moderniser. Parfois, les nouveaux pays peuvent presque se projeter en avant, au plan des avantages qu'ils tirent des nouveaux investissements, parce qu'ils n'ont pas à rénover ou à reconstruire.

Il y a aussi les enjeux relatifs à la main d'œuvre et aux méthodes de travail, qui sont susceptibles de ne pas être la norme au Canada. Cela pourrait avoir un rôle dans cette efficacité supérieure. Ils tendent aussi à fonctionner 24 heures sur 24, un élément que nous devons examiner plus en profondeur. Comme le disait M. Di Sanza, le maintien de la circulation ferroviaire et routière 24 heures sur 24 soulève des protestations. Il y a un inconvénient à adopter de plus longues heures de travail pour le port de Vancouver. Les compagnies à destination desquelles les camions quittent le terminal ne seraient pas ouvertes toute la nuit. Est-ce que la société canadienne est prête à adopter un mode de vie différent pour augmenter l'efficacité du système de transport?

Le sénateur Munson : Nous devons travailler un peu plus fort. J'ai vécu en Asie pendant longtemps. Il est aberrant que, alors que Singapour et Hong Kong importent d'Europe et d'Amérique du Nord une technologie de fine pointe, ils ont encore des contextes de travail qui sont, disons moins rigoureux, alors qu'ils disposent de la technologie pour faire mieux. Je ne connais certainement pas la réponse, mais j'apprécie que vous nous ayez consacré de votre temps.

Le sénateur Tkachuk : Nous avons parlé de dépotage des conteneurs. Est-ce que le syndicat se déplace avec les conteneurs — par exemple, le syndicat du port de Vancouver? Quand ce conteneur va à Langley pour être dépoté, est-ce que le syndicat le suit?

Mme Burr : Non.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que cela fait partie des activités du port, ou est-ce une compagnie distincte qui s'en occupe?

Mme Burr : Je vais demander à M. Di Sanza de vous répondre. Je ne connais pas cet aspect de la question.

M. Di Sanza : Il peut y avoir divers types d'arrangements, pour l'empotage. Généralement, ce ne sont pas des activités portuaires. Il peut arriver qu'un port mette sur pied une filiale pour mener ce genre d'activité. Ce peut être aussi une entreprise privée, ce peut-être spécifique à une compagnie particulièrement importante qui le fait, où il peut y avoir une participation de la compagnie ferroviaire. Ce sont des facteurs différents qui peuvent entrer en jeu, en ce qui concerne ces centres de dépotage qui existent. Nous pouvons faire des recherches plus poussées là-dessus, mais à ce que je sache, ce ne sont pas des activités portuaires en tant que telles.

Le sénateur Tkachuk : J'essaie de combler des lacunes de mes connaissances. Nous parlions des très gros navires. Quel nom leur avez-vous donné?

Mme Burr : Les navires d'une jauge supérieure à celle des navires Panamax.

Senator Tkachuk: My understanding is that Halifax is a real deepwater port as is Prince Rupert. How does Vancouver compare? Do you foresee in the future that it would be a place where large ships would come and then smaller ships would unload and move the stuff to New York or Philadelphia on the East Coast or to other cities on the West Coast, or do California and Seattle have the same capacity as, say, Prince Rupert and Halifax would have?

Ms. Burr: In terms of geography, the Prince Rupert and Vancouver ports are both real deepwater ports. Halifax is very deep as well.

There are differing depths at different ports along the North American coast but many of the port authorities have to dredge a great deal to get that depth, whereas we do not in most cases. Perhaps Mr. Di Sanza wishes to comment on that as well.

Mr. Di Sanza: Some of the very large vessels can probably now handle 8,000, 9,000, close to 10,000 containers. Those will call at specialized terminals. Certainly, Prince Rupert and some of the terminals at Vancouver might be able to accommodate that. Vancouver is well positioned to handle some of the larger vessels beyond the 6,000 TEU-type of operations. Halifax can probably accommodate some even larger than that.

Senator Tkachuk: When we look at port efficiency, one of the things that would have to be considered is the average waiting time of a ship that has come from wherever. It sits in the Port of Vancouver and waits to be unloaded. What is the average waiting time of a container ship that arrives in Vancouver or Halifax?

Mr. Di Sanza: Once again, these are handled by the terminal operators themselves. They start planning the arrival of the vessel weeks in advance. It is a fairly sophisticated operation in terms of unloading of the containers and setting them up so that they can best be handled efficiently in terms of their subsequent movement.

While we have been well aware that, in some instances during peak times, there have been some waits on the part of vessels arriving; for the most part vessels come in on schedule. Typically, the intent of the terminal operator is to minimize waits that might exist. It is under unusual circumstances where there may be a one- or two-day wait. That is expensive for the ship operators and not attractive for the terminal operator to have the vessels waiting. Whenever there is a disruption of a port you will hear about vessels waiting two or three days, sometimes longer periods of time, to be able to unload. However, that is not a normal practice at the ports that wish to be leading edge in terms of container traffic.

Senator Tkachuk: We have had some discussions in committee about what we want to look at — namely, containers, where they go and what opportunities are available for Canada, not only on the West Coast ports but also the East Coast. I will never forget

Le sénateur Tkachuk : À ce que je comprends, l'eau du port d'Halifax est tout aussi profonde que celle du port de Prince Rupert. Qu'en est-il de Vancouver? Est-ce que vous prévoyez qu'à l'avenir, ce serait un endroit où les gros navires pourraient venir et les plus petits navires iraient se décharger et livrer les marchandises à New York ou Philadelphie sur la côte Est, ou à d'autres villes que la côte Ouest, ou est-ce que la Californie et Seattle ont la même capacité que, disons, celle de Prince Rupert et d'Halifax?

Mme Burr : En fait de géographie, les ports de Prince Rupert et de Vancouver sont tous les deux des ports en eau profonde. Celui d'Halifax est aussi très profond.

Il y a des profondeurs différentes, à différents ports le long de la côte nord-américaine, mais bien des administrations portuaires doivent faire beaucoup de drainage pour atteindre cette profondeur, alors que ce n'est pas le cas pour nous, la plupart du temps. Peut-être M. Di Sanza veut-il aussi en parler.

M. Di Sanza : Certain des très gros navires peuvent probablement contenir, maintenant, 8 000, 9 000 et même près de 10 000 conteneurs. Ceux-là doivent accoster à des terminaux spécialisés. Certainement, celui de Prince Rupert et certains terminaux de Vancouver peuvent accueillir ces navires. Vancouver est bien placé pour recevoir certains des plus gros navires de plus de 6 000 EVP. Halifax peut probablement accueillir certains navires même plus gros que cela.

Le sénateur Tkachuk : Quand on regarde l'efficacité d'un port, l'une des choses qu'il faudrait envisager, c'est le délai d'attente moyen d'un navire, quelque soit sa provenance. Il attend dans le port de Vancouver d'être déchargé. Quel est le délai d'attente moyen des navires de conteneurs qui arrivent à Vancouver ou à Halifax?

M. Di Sanza : Encore une fois, ce sont les exploitants des terminaux eux-mêmes qui s'en occupent. Ils commencent à planifier l'arrivée du navire des semaines à l'avance. C'est une opération plutôt sophistiquée, pour ce qui est du déchargement des conteneurs et leur placement pour qu'ils puissent être maniés de la façon la plus efficace possible, pour leur déplacement subséquent.

Bien que nous soyons très conscients que, à certains moments pendant la période de pointe, il y ait eu des navires qui ont dû attendre, la plupart du temps, les navires sont ponctuels. Généralement, l'exploitant du terminal essaie de minimiser les délais d'attente. Ce n'est que dans des circonstances exceptionnelles que des navires attendent une ou deux journées. C'est coûteux pour l'exploitant du navire, et peu intéressant pour l'exploitant du terminal de faire attendre les navires. Quand il y a perturbation d'un port, on entend parler d'un navire qui attend deux ou trois jours, parfois même plus longtemps, pour être déchargé. Cependant, ce n'est pas pratique courante dans les ports qui veulent être des chefs de file, en termes de trafic de conteneurs.

Le sénateur Tkachuk : Nous nous sommes entretenus, en comité, de ce que nous aimerions étudier — c'est-à-dire les conteneurs, où ils vont et quels perspectives il peut y avoir pour le Canada, non seulement pour les ports de la côte Ouest, mais aussi

Churchill. Are there any public policy areas that you, as officials from Transport Canada, think need to be covered — that is, areas where further study is needed and where we could focus? When we go on this trip, I am sure there are suggestions you may have where we may lack information or where you need information. There may be something that we may be able to help with.

Ms. Burr: We talk an awful lot about the supply chain and importance of the logistics. Networks go from Shanghai to Chicago or Shanghai to Montreal or somewhere in Europe to Halifax, and so on.

We do not understand it very well, and I think we recognize within the department that we need to get a much better handle on how decisions are made, and what are the bottlenecks that preclude efficient flows of containers and other goods. If you were to look at that, anything you found would be helpful to us. We acknowledge that we have more to learn in terms of ensuring an efficient and technologically efficient system if we are to compete over the next few years.

Senator Mercer: I want to clarify something you said not in a previous exchange, but in a previous set of answers you gave. You spoke of a need for some dredging at the terminals in Halifax.

The Fairview Cove container terminal, the newer of the two terminals, invested \$100 million in capital improvements under a five-year plan. I am told they have brought to Halifax container bursts of a 55-foot depth, the deepest container bursts on the eastern seaboard of North America and that the Port of Halifax can handle the world's largest container vessels. I am concerned because you gave the impression that you felt more work was needed before Halifax could handle the deep bursts. Could you clarify that? My understanding is that we are ready now.

Mr. Di Sanza: What I meant to say was that Halifax has completed its dredging and they have gone from 14 metres to 17 metres. That allows them to accommodate the largest vessels — that is, the next generation of post-Panamax vessels. Indeed, the Fairview Cove container terminal now can accommodate that.

Senator Mercer: We are ready for business; we have an unused capacity of approximately 750,000 TEUs. We are at 500,000 TEUs now and that is only 40 per cent of our capacity.

We could do the first phase of Prince Rupert, plus another 50 per cent on top of that, if the traffic were there.

One problem that we have not discussed is the labour problem we are facing, not on the docks themselves with the freight handlers and stevedores but at the trucking end. My understanding, from discussions with people in the trucking industry, is that there is a shortage of long-haul truck drivers in

pour ceux de la côte Est. Je n'oublierai jamais Churchill. Y a-t-il des aspects de la politique publique que vous pensez, en tant que représentants de Transports Canada, mériter une révision — c'est-à-dire des aspects exigeant une étude plus approfondie, sur lesquels nous pourrions nous concentrer? Quand nous ferons ce voyage, je suis sûr que vous avez des suggestions à nous faire pour les éléments sur lesquels nous manquons de renseignements, ou encore vous manquez de renseignements. Peut-être y a-t-il quelque chose à quoi nous pourrions vous aider?

Mme Burr : Nous parlons beaucoup de la chaîne d'approvisionnement et de l'importance de la logistique. Des réseaux vont de Shanghai à Chicago et de Shanghai à Montréal, ou de quelque part en Europe à Halifax, etc.

Nous ne comprenons pas très bien, et je pense que nous reconnaissons, au sein du ministère, qu'il nous faut nettement mieux comprendre comment les décisions sont prises, et quels sont les goulots d'étranglement qui empêchent le flux efficace des conteneurs et d'autres marchandises. Si vous examinez cela, quels que soit ce que vous apprendrez, ce pourrait nous être utile. Nous reconnaissons avoir plus à apprendre pour assurer l'efficacité du système, et son efficacité technologique si nous voulons être compétitifs ces prochaines années.

Le sénateur Mercer : J'aimerais tirer au clair quelque chose que vous avez dit, non pas lors d'un échange antérieur, mais dans une série de réponses que vous avez données. Vous avez parlé de la nécessité des drainages des terminaux d'Halifax.

Le terminal de conteneurs de Fairview Cove, le plus récent des deux terminaux, a investi 100 millions de dollars dans les améliorations aux immobilisations, dans le cadre d'un plan quinquennal. On me dit qu'ils ont amené au port d'Halifax des porte-conteneurs de 55 pieds de profondeur, les plus profonds du littoral Est de l'Amérique du Nord, et que le port d'Halifax peut accueillir les plus gros porte-conteneurs du monde. Je m'inquiète que vous donniez l'impression que selon vous, il faudra faire plus de travail avant qu'Halifax puisse accueillir les navires profonds. Est-ce que vous pourriez tirer cela au clair? D'après ce que je sais, nous sommes prêts maintenant.

M. Di Sanza : Ce que je voulais dire, c'est qu'Halifax a achevé le drainage et est passé de 14 mètres à 17 mètres. Cela leur permet d'accueillir les plus gros navires — c'est-à-dire la prochaine génération de navires d'une jauge supérieure à celle des navires Panamax. De fait, le terminal de conteneurs de Fairview Cove peut déjà les accueillir.

Le sénateur Mercer : Nous sommes prêts à faire des affaires. Nous avons une capacité inutilisée d'environ 750 000 EVP. Nous sommes à 500 000 EVP actuellement, et ce n'est que 40 p. 100 de notre capacité.

Nous pourrions faire la première phase de Prince Rupert, et 50 p. 100 de plus, si le trafic passait par là.

Un problème que nous n'avons pas encore discuté, c'est celui de la main-d'œuvre, qui se pose non pas sur les quais eux-mêmes, avec les manutentionnaires et les débardeurs, mais du côté des camions. D'après ce que j'ai compris, selon des discussions que j'ai eues avec des gens de l'industrie du camionnage, c'est là qu'il

this country. Indeed, some people in my province are turning business down because of the lack of availability of truck drivers, and then they go to the immigration system to try to facilitate bringing people to Canada who can do long-haul truck driving.

That does not meet the criteria set in our immigration policy. We are sophisticated in our immigration policy. We are looking for white-collar immigrants and entrepreneurs. The need for truck drivers is getting critical. Truck drivers are not available from our current pool of immigrants to do the type of trucking that we want, the long-haul, overnight trucking. The drivers probably need to come from Eastern Europe where they are used to long distances and the type of weather they would encounter here.

Is this a problem the department has identified? Is there an integration of the Department of Transport — if indeed it has the concern — with Citizenship and Immigration Canada to discuss the need to perhaps realign some of our criteria so that truck drivers can come into the country? These are good jobs, paying \$75,000 to \$100,000 a year and they are going unfilled because the people are not available.

Ms. Burr: It is a problem. There is a looming demographically driven problem in transportation generally. Workers in all modes, including rail and marine, tend to be older than in the average work force but it is particularly pronounced in trucking.

Senator, you have alluded to a couple of issues. One is that many people do not want to work the hours that long-distance truck drivers are called upon to work. The younger generation is not as ready to be away from home for a week or two weeks at a time. There is this recruitment issue.

There is also the fact that driving a long-distance truck today is fairly skilled employment. There is usually GPS and technology to master. If you are crossing the border, there are a variety of security and other issues with which you must be familiar.

This is something we have identified. We have raised this issue with immigration. You are right; they do not include truck driving in their definition of a skilled work force. That is a concern.

Individual provinces are working with Citizenship and Immigration Canada. If a province so chooses, it can put together a program to bring in any employee group. In fact, Saskatchewan did this a couple of years ago. They went to Britain to recruit and brought in about 150 truck drivers and their families. I think the understanding was that the employees would be prepared to pay their own way back if it did not work at the end of a certain period of time.

manque de conducteurs de grands routiers au pays. De fait, certaines personnes de ma province doivent refuser du travail à cause de la pénurie de camionneurs, et ils se tournent vers le système d'immigration pour essayer de faciliter la venue de gens au Canada qui peuvent conduire les grands routiers.

Cela ne répond pas aux critères que contient notre politique en matière d'immigration. Nous sommes sophistiqués, dans notre politique d'immigration. Nous recherchons les immigrants cols blancs, et des entrepreneurs. Le besoin de camionneurs devient criant. Il n'y a pas de conducteurs de camions, dans notre bassin actuel d'immigrants pour faire le genre de transport par camion dont nous avons besoin, le transport de longue distance, de nuit. Les conducteurs de camions doivent probablement venir de l'Europe de l'Est, où ils sont habitués aux longues distances et au type de climat qu'il y aurait ici.

Est-ce un problème que le ministère a reconnu? Y a-t-il une intégration du ministère des Transports — s'il s'en préoccupe vraiment — avec le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration du Canada pour discuter de la nécessité, peut-être, de rajuster certains de nos critères pour que des camionneurs puissent venir au pays? Ce sont de bons emplois, qui paient 75 à 100 000 dollars par année, et ils ne sont pas occupés, parce qu'il y a une pénurie de camionneurs.

Mme Burr : C'est un problème. Il y a un problème latent attribuable à la démographie dans le monde du transport en général. Les travailleurs dans tous les modes, y compris le transport ferroviaire et maritime, tendent à être plus âgés que la moyenne de la main-d'œuvre, mais c'est particulièrement prononcé dans le domaine du transport par camion.

Sénateur, vous avez fait allusion à plusieurs problèmes. L'un, c'est que bien des gens ne veulent pas faire les heures et les longues distances que couvrent les camionneurs. Les membres de la plus jeune génération ne sont pas prêts à être loin de leur famille pendant une semaine ou deux à la fois. Il y a un problème de recrutement.

Il y a aussi le fait que la conduite de camions sur de longues distances, de nos jours, est une occupation assez spécialisée. Les camions sont généralement équipés de GPS et de technologie. Si on traverse la frontière, il y a divers enjeux liés à la sécurité et d'autres, qu'il faut connaître.

C'est quelque chose que nous avons reconnu. Nous avons soulevé ce problème auprès du ministère l'Immigration. Vous avez raison; ils n'incluent pas la conduite de camion dans leur définition du travail spécialisé. C'est un problème.

Chacune des provinces travaille avec Citoyenneté et Immigration Canada. Si une province le veut, elle peut créer un programme pour faire venir n'importe quel groupe d'employés. C'est d'ailleurs ce qu'a fait la Saskatchewan il y a deux ans. Ils sont allés recruter en Grande-Bretagne, et ils ont ramené environ 150 camionneurs et leur famille. Je pense que l'entente, c'était que les employés seraient prêts à payer pour leur billet de retour dans leur pays si la situation ne leur convenait pas, au bout d'une certaine période.

The attraction for the British truck drivers was that the cost of living is so high in Britain that to be able to go to Saskatchewan and own one's own home, a luxurious home relative to what one could afford in Britain, was a principal draw. The weather did not seem to be a problem.

Senator Mercer: No one told them about the weather; that is why.

Ms. Burr: Maybe that was it.

Senator Mercer: It is a dry cold.

Ms. Burr: I met with the Saskatchewan Trucking Association about a year ago and they had had no problems at all. The people had been there for a year and a half and it was working well. They had focused on Britain because they were mindful that they wanted to bring in a group of truck drivers who would be able to cross the border easily. Most of the trucking companies participating in the program were long distance, focused on north-south, and so they needed people who would be accepted at the border and it had worked well.

This is an area that we are working on with the provinces, with the departments of transportation. We have a federal-provincial-territorial process. One of the challenges is that we are not experts in human resource development. We have to reach out to the right department, at both the federal and provincial level, and bring them in. We really want to target trucking. It is a serious problem.

Senator Mercer: Would you have a report that you could share with us later that tells us who is active in this? You mentioned Saskatchewan. That is a good example. Would there be a report available that tells us which other provinces are involved in similar programs?

Ms. Burr: We are at the start of our work with the provinces and territories. We may be able to supply something in a few months' time. I will undertake to check to see if there is any material that we can provide to you in the meantime.

Senator Mercer: We would appreciate that. Thank you.

Senator Phalen: I have an environmental question. The Auditor General, in a letter to our chair on May 12, 2006, regarding chapter 7 of the Auditor General's 2005 report, said:

This audit found that Transport Canada had not acted on its commitment to identify discharges of effluent and waste at major Canadian ports. The discharges at the 19 Canadian port authorities have not been determined. Depending on the quantities released, sewage effluent and other chemical discharges can negatively affect aquatic ecosystems and human health.

L'attrait pour les camionneurs britanniques, c'est que le coût de la vie est tellement élevé en Grande-Bretagne, que le fait de pouvoir aller en Saskatchewan et acheter leur propre maison, une maison de luxe comparativement à ce qu'ils pourraient se payer en Grande-Bretagne, était particulièrement attrayant. Le climat ne semble pas poser de problème.

Le sénateur Mercer : Personne ne leur a parlé du climat, c'est pour cela.

Mme Burr : Peut-être.

Le sénateur Mercer : C'est un froid sec.

Mme Burr : J'ai rencontré la Saskatchewan Trucking Association il y a environ un an, et ils n'avaient vraiment aucun problème. Ces gens-là étaient arrivés un an et demi plus tôt, et tout allait bien. Ils s'étaient concentrés sur la Grande-Bretagne parce qu'ils avaient pensé qu'il leur faudrait un groupe de camionneurs qui pourraient traverser la frontière facilement. La plupart des compagnies de camionnage qui participent au programme couvrent de longues distances, principalement sur l'axe nord-sud, et il leur fallait des gens qui seraient acceptés à la frontière, et cela a bien fonctionné.

C'est un aspect sur lequel nous travaillons avec les provinces, avec les ministères des Transports. Nous avons un processus fédéral-provincial-territorial. L'un des défis qui se pose, c'est que nous ne sommes pas experts en matière de développement des ressources humaines. Nous devons faire appel au bon ministère, tant au niveau fédéral que provincial, et les faire venir. Nous voulons vraiment cibler le camionnage. C'est un problème sérieux.

Le sénateur Mercer : Est-ce que vous auriez un rapport, que vous pourriez nous faire parvenir plus tard, pour nous dire qui y participe? Vous avez parlé de la Saskatchewan. C'est un bon exemple. Y aurait-il un rapport qui pourrait nous dire quelles autres provinces participent à des programmes de ce genre?

Mme Burr : Nos travaux n'en sont qu'à leurs débuts avec les provinces et territoires. Nous pourrions peut-être vous communiquer des renseignements d'ici quelques mois. Je m'engagerai à vérifier s'il y a des documents que nous pouvons vous faire parvenir entre-temps.

Le sénateur Mercer : Nous l'apprécierions. Je vous remercie.

Le sénateur Phalen : J'ai une question qui concerne l'environnement. La vérificatrice générale, dans une lettre à notre président datée du 2 mai, au sujet du chapitre 7 du rapport de 2005 du vérificateur général, dit ce qui suit :

Cette vérification a révélé que Transports Canada n'avait pas réalisé son engagement de recenser les déversements d'effluents et de déchets dans les principaux ports canadiens. Par conséquent, les déversements effectués dans les 19 administrations portuaires canadiennes ne sont pas répertoriés. Les rejets d'eaux usées et d'autres produits chimiques peuvent, selon les quantités déversées, avoir des effets négatifs sur les écosystèmes aquatiques et la santé humaine.

Can you tell us the scope of the effluent problem in Canadian ports?

Ms. Burr: I am sorry, senator. I am not familiar with this area. It is not something I handle in the policy group. However, we can undertake to get an answer to your question and get back to you.

Senator Phalen: I would also like to know, in respect to that, whether there are discharge facilities at all the ports.

Ms. Burr: There should be but I will verify that.

Senator Phalen: What are the rules regarding discharge and who polices and enforces the rules?

Ms. Burr: We will get the answers to those questions.

Senator Phalen: Thank you.

Senator Merchant: In the beginning, you said that 7 per cent of the goods that come into our ports are going into the U.S., and you also said that we are in competition with Mexico.

In regard to our security, our maniacal concerns about security, which I imagine are expensive, and also our environmental concerns, can we stay competitive? Does this make goods going through Canada expensive and can we stay competitive with, say, Mexico?

Ms. Burr: I think we have to invest in security to ensure trade and commerce in this country. If you cannot convince your best trading partner that you are a secure port or transportation system, you are not going to have the trade to support the economy. We do not have any choice.

With respect to the specific question you are asking, I will ask Ms. Kinney to talk about what we are doing relative to working with Mexico and the United States.

Ms. Kinney: I would strongly support the previous answer in general. We recognize that Transport Canada, along with the other agencies, needs to look at security in particular and the balance between security requirements and the efficient and effective movement of people and goods, and also privacy issues.

Those are the three cornerstones that we look at, particularly the effective and efficient movement of goods. The risk-management approach we put in place is to look at the investments that are appropriate to get the highest practical levels of security, while at the same time not to cause an undue impact on the movement of goods and the cost to shippers. This is why in a number of cases we put in pilot programs or experiments.

Certainly, security has become as much a marketing tool as a real requirement for companies. Most of the ports of Vancouver, for example, do a significant amount of marketing of the level of

Pourriez-vous nous parler de l'ampleur du problème des effluents dans les ports canadiens?

Mme Burr : Je suis désolée, sénateur. Je ne connais pas ce dossier. Ce n'est pas un sujet dont nous traitons, dans le groupe des politiques. Nous pourrions toutefois nous engager à obtenir une réponse pour votre question et à vous la faire parvenir.

Le sénateur Phalen : J'aimerais savoir, à ce propos, s'il y a des dispositifs d'évacuation à tous les ports.

Mme Burr : Il devrait y en avoir, mais je vais le vérifier.

Le sénateur Phalen : Quelles sont les règles au sujet des déversements, et qui est chargé de la surveillance et de l'application des règles?

Mme Burr : Nous obtiendrons des réponses à ces questions.

Le sénateur Phalen : Merci.

Le sénateur Merchant : Au début, vous avez dit que 7 p. 100 des marchandises qui arrivent à vos ports vont aux États-Unis, et vous avez aussi dit que nous sommes en compétition avec le Mexique.

Compte tenu de nos préoccupations maniaques relatives à la sécurité — qui, je l'imagine, coûtent cher —, de même que de nos préoccupations environnementales, pouvons-nous demeurer concurrentiels? Est-ce que cela rend coûteux les biens qui transitent par le Canada, et pouvons-nous rester compétitifs face au Mexique, par exemple?

Mme Burr : Je crois que nous devons investir dans la sécurité pour protéger les échanges commerciaux au pays. Si vous n'arrivez pas à convaincre votre meilleur partenaire commercial que vos ports ou vos systèmes de transport sont sécuritaires, vous n'aurez pas les échanges commerciaux nécessaires pour soutenir l'économie. Nous n'avons pas le choix.

En ce qui concerne la question que vous avez posée, je demanderais à Mme Kinney de vous parler de ce que nous faisons en collaboration avec le Mexique et les États-Unis.

Mme Kinney : De façon générale, j'appuie entièrement la réponse précédente. Nous reconnaissons que Transports Canada, au même titre que les autres agences, doit veiller à la sécurité en particulier, ainsi qu'à la protection des renseignements personnels et à l'équilibre entre les exigences en matière de sécurité et la circulation efficace et efficiente des personnes et des marchandises.

Il s'agit là des trois questions fondamentales que nous étudions, surtout la circulation efficace des biens. L'approche de gestion des risques que nous appliquons consiste à examiner les investissements qui sont appropriés pour obtenir le plus haut niveau de sécurité sur le plan pratique, tout en veillant à ce que cela n'ait pas de répercussions indues sur la circulation des marchandises et le coût des expéditions. C'est pourquoi, dans certains cas, nous réalisons des programmes pilotes ou des expériences.

Il n'y a pas de doute que pour les entreprises, la sécurité est devenue aussi bien un outil de marketing qu'une obligation réelle. La plupart des ports de Vancouver, par exemple, font une

the security regime that they have put in place. It is a balance that must be maintained and we focus strongly on that. I do not know if I can answer anything more specifically.

Senator Merchant: Things have become so expensive coming through Canada. I wonder if we can stay competitive and whether we are concerned about that.

Ms. Kinney: We work very closely with our trading partners, in particular the U.S.

For example, when the International Ship and Port Facility Security Code was developed internationally to look at the security of marine and trade and the marine transportation system, the implementation of that code in Canada was completed through the marine transportation security regulations. We worked hand in hand with the industry while we developed the approaches to this, and performance based a regulatory framework to allow for flexibility at each individual port and facility to see how they met certain performance expectations without being forced to build a wall that was always five or nine feet high. They could look at mixes of things that would meet their interests.

We also continue to work closely with the U.S. Coast Guard in the development of similar regulations to implement their versions of the International Ship and Port Facility Security Code. We arranged a bilateral agreement so there would be reciprocity. The security plans of a Canadian vessel would be recognized by the U.S. and vice versa.

We put a significant effort into ensuring that these security costs do not damage or undermine the competitiveness of our industry, and we look closely at keeping pace and slightly ahead of the international world. In fact, Canada is considered a world leader in implementing these areas, but we are staying in pace with our partners to ensure that prices and costs do not go up unduly for our industry.

Ms. Burr: I want to clarify that the 7 per cent I was referring to was actually for containers coming into Vancouver and the West Coast and going down into the United States. Montreal has a fair number of containers going into the United States. I did not want that to be misunderstood.

The Chairman: We appreciate your attendance this morning. Please send us information in answer to some questions, which the clerk will distribute to all members so we can profit from your knowledge. This is an interesting matter to study.

Next week the committee will not be sitting, so have a good summer vacation.

The committee adjourned.

importante promotion du système de sécurité qu'ils ont implanté. C'est un équilibre qui doit être maintenu, et c'est là-dessus que nous concentrons nos efforts. Je ne sais pas si je pourrais vous répondre de façon plus précise.

Le sénateur Merchant : Les biens qui transitent par le Canada sont devenus tellement chers. Je me demande si nous pouvons demeurer concurrentiels, et si nous nous préoccupons de la question.

Mme Kinney : Nous travaillons de très près avec nos partenaires commerciaux, notamment les États-Unis.

Par exemple, le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, mis au point au niveau international afin d'évaluer la sécurité du commerce et du système de transport maritimes, a été implanté au Canada au moyen du Règlement sur la sécurité du transport maritime. Lors de l'élaboration d'approches à cet égard, nous avons travaillé de concert avec l'industrie et avons conçu un cadre réglementaire axé sur le rendement pour permettre la flexibilité dans chacun des ports et chacune des installations, afin de voir comment répondre aux attentes sans être forcé de construire un mur mesurant toujours de cinq à neuf pieds de haut. L'industrie pourrait opter pour un ensemble de mesures répondant à ses besoins.

Nous continuons également de collaborer de près avec la garde côtière des États-Unis pour l'élaboration d'un règlement similaire, en vue de l'implantation de leur version du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Nous avons conclu un accord bilatéral pour qu'il y ait réciprocité. Les plans de sécurité d'un navire canadien seraient reconnus par les États-Unis, et vice versa.

Nous n'avons ménagé aucun effort pour que les coûts relatifs à la sécurité ne nuisent pas à la compétitivité de notre industrie, et nous cherchons à maintenir la cadence, voire même à nous situer légèrement en tête du peloton international. En fait, sur le plan mondial, le Canada est considéré comme un leader pour ce qui est de l'implantation de ces mesures, mais nous suivons le rythme de nos partenaires pour nous assurer que les coûts pour notre industrie n'augmentent pas indûment.

Mme Burr : J'aimerais préciser que les 7 p. 100 auxquels je faisais allusion concernaient en fait les conteneurs qui arrivent à Vancouver et sur la côte Ouest et qui descendent vers les États-Unis. Montréal a un grand nombre de conteneurs qui se rendent aux États-Unis. Je tenais à le préciser.

La présidente : Nous apprécions votre présence parmi nous ce matin. Veuillez nous envoyer des renseignements en réponse à certaines questions. Le greffier les distribuera à tous les membres; ainsi, nous pourrions profiter de vos connaissances. C'est un sujet d'étude intéressant.

La semaine prochaine, le comité ne siégera pas. Bonnes vacances estivales.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Tuesday, June 20, 2006:

Transport Canada:

Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy;
Richard Saillant, Acting Executive Director, Rail Policy;
Roger Roy, Director General, Economic Analysis;
Emile Di Sanza, Director General, Marine Policy;
Laureen Kinney, Director General, Marine Security.

TÉMOINS

Le mardi 20 juin 2006 :

Transports Canada :

Kristine Burr, sous-ministre adjointe Politiques;
Richard Saillant, directeur exécutif intérimaire Politique ferroviaire;
Roger Roy, directeur général, Analyse économique;
Emile Di Sanza, directeur général, Politique maritime;
Laureen Kinney, directrice générale, Sûreté maritime.



Available from:
PWGSC – Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Also available on the Internet: <http://www.parl.gc.ca>

Disponible auprès des:
TPGSC – Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Aussi disponible sur internet: <http://www.parl.gc.ca>



First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:

The Honourable LISE BACON

Wednesday, September 27, 2006 (in camera)
Tuesday, October 3, 2006
Wednesday, October 4, 2006

Issue No. 3

Third and fourth meetings on:

The containerized freight traffic handled
by Canada's ports

and

First meeting on:

New Fees for Services Provided by Industry Canada
Relating to Telecommunications
and Radio Apparatus

APPEARING:

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.,
Minister of Transport, Infrastructure
and Communities

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :

L'honorable LISE BACON

Le mercredi 27 septembre 2006 (à huis clos)
Le mardi 3 octobre 2006
Le mercredi 4 octobre 2006

Fascicule n° 3

Troisième et quatrième réunions concernant :

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné
par les ports du Canada

et

Première réunion concernant :

Un nouveau barème de droits pour des services associés
aux appareils radio et aux appareils de télécommunications
fournis par Industrie Canada

COMPARAÎT :

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député,
ministre des Transports, de l'Infrastructure
et des Collectivités

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Carney, P.C.	(or Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hays	Munson
(or Fraser)	Phalen
Johnson	Zimmer

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Cowan substituted for that of the Honourable Senator Dawson (*September 29, 2006*).

The name of the Honourable Senator Dawson substituted for that of the Honourable Senator Cowan (*October 3, 2006*).

The name of the Honourable Senator Cowan substituted for that of the Honourable Senator Dawson (*October 3, 2006*).

The name of the Honourable Senator Christensen substituted for that of the Honourable Senator Adams (*October 3, 2006*).

The name of the Honourable Senator Losier-Cool substituted for that of the Honourable Senator Phalen (*October 3, 2006*).

The name of the Honourable Senator Comeau substituted for that of the Honourable Senator Johnson (*October 4, 2006*).

The name of the Honourable Senator Johnson substituted for that of the Honourable Senator Comeau (*October 5, 2006*).

The name of the Honourable Senator Dawson substituted for that of the Honourable Senator Cowan (*October 10, 2006*).

The name of the Honourable Senator Phalen substituted for that of the Honourable Senator Losier-Cool (*October 10, 2006*).

The name of the Honourable Senator Adams substituted for that of the Honourable Senator Christensen (*October 10, 2006*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable David Tkachuk
et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Carney, C.P.	(ou Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hays	Munson
(ou Fraser)	Phalen
Johnson	Zimmer

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Cowan est substitué à celui de l'honorable sénateur Dawson (*le 29 septembre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Dawson est substitué à celui de l'honorable sénateur Cowan (*le 3 octobre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Cowan est substitué à celui de l'honorable sénateur Dawson (*le 3 octobre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Christensen est substitué à celui de l'honorable sénateur Adams (*le 3 octobre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Losier-Cool est substitué à celui de l'honorable sénateur Phalen (*le 3 octobre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Comeau est substitué à celui de l'honorable sénateur Johnson (*le 4 octobre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Johnson est substitué à celui de l'honorable sénateur Comeau (*le 5 octobre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Dawson est substitué à celui de l'honorable sénateur Cowan (*le 10 octobre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Phalen est substitué à celui de l'honorable sénateur Losier-Cool (*le 10 octobre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Adams est substitué à celui de l'honorable sénateur Christensen (*le 10 octobre 2006*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Tuesday, September 26, 2006:

The Honourable Senator Comeau tabled the following:

New Fees for Services Provided by Industry Canada Relating to Telecommunications and Radio Apparatus, pursuant to the *User Fees Act*, S.C. 2004, c. 6, sbs. 4(2). — Sessional Paper No.1/39-391.

(Pursuant to Rule 28(3.1), this document is deemed referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 26 septembre 2006 :

L'honorable sénateur Comeau dépose sur le Bureau ce qui suit :

Un nouveau barème de droits pour des services associés aux appareils radio et aux appareils de télécommunications fournis par Industrie Canada, conformément à la *Loi sur les frais d'utilisation*, L.C. 2004, ch. 6, par. 4(2).—Document parlementaire n° 1/39-391.

(Conformément à l'article 28(3.1) du Règlement, ce document est considéré comme renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.)

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, September 27, 2006

(9)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day, at 6:15 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Merchant, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (9).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

It was agreed that senators' staff be permitted to remain for the in camera meeting.

Pursuant to rule 92(2)e, the committee considered a draft agenda.

At 7:15 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, October 3, 2006

(10)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:30 a.m., in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (8).

In attendance: From the Library of Parliament, Terrence Thomas, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, September 26, 2006, the committee began its consideration on the New Fees for Services Provided by Industry Canada Relating to Telecommunications and Radio Apparatus, pursuant to the User Fees Act, S.C. 2004, c. 6, sbs. 4(2). — Sessional Paper No.1/39-391.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 27 septembre 2006

(9)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 18 h 15, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Merchant, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (9).

Également présents : De la Bibliothèque du Parlement : Allison Padova et Terrence Thomas, analystes.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son étude du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 2 du comité.*)

Il est convenu d'autoriser le personnel des sénateurs à rester dans la salle pendant le huis clos.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine un projet d'ordre du jour.

À 19 h 15, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 3 octobre 2006

(10)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (8).

Également présent : De la Bibliothèque du Parlement : Terrence Thomas, analyste.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 26 septembre 2006, le comité entreprend l'examen d'un nouveau barème de droits pour des services associés aux appareils radio et aux appareils de télécommunications fournis par Industrie Canada, conformément à la Loi sur les frais d'utilisation, L.C. 2004, ch. 6, par. 4(2). — Document parlementaire n° 1/39-391.

WITNESSES:*Industry Canada:*

Claude Beaudoin, Lab Director, Certification, Engineering Bureau;

Efrain Guevara, Manager, Interconnection Standards, Telecom Engineering and Certification;

Glenn Sheskey, Counsel, Department of Justice Canada.

Mr. Beaudoin made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 10:15 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, October 4, 2006

(11)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:42 p.m., in room 2, Victoria Building, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Christensen, Comeau, Cowan, Losier-Cool, Munson, Tkachuk and Zimmer (8).

Other senator present: The Honourable Senator Banks. (1).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova and Terrence Thomas, analysts.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

APPEARING:

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES:*Transport Canada:*

Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy;

Emile Di Sanza, Director General, Marine Policy;

Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy;

Laureen Kinney, Director General, Marine Security;

Roger Roy, Director General, Economic Analysis.

TÉMOINS :*Industrie Canada :*

Claude Beaudoin, directeur de laboratoire, Bureau d'homologation et de services techniques;

Efrain Guevara, gestionnaire, Normes d'interconnexion, Services techniques d'homologation et de télécommunications;

Glenn Sheskey, avocat, ministère de la Justice Canada.

M. Beaudoin fait une déclaration et, de concert avec les autres témoins, répond aux questions.

À 10 h 15, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 4 octobre 2006

(11)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 42, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Christensen, Comeau, Cowan, Losier-Cool, Munson, Tkachuk et Zimmer (8).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Banks (1).

Également présents : De la Bibliothèque du Parlement : Allison Padova et Terrence Thomas, analystes.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 2 du comité.*)

COMPARAÎT :

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS :*Transports Canada :*

Kristine Burr, sous-ministre adjointe, Politiques;

Emile Di Sanza, directeur général, Politique maritime;

Helena Borges, directrice générale, Politiques de transport de surface;

Laureen Kinney, directrice générale, Sécurité maritime;

Roger Roy, directeur général, Analyse économique.

The minister made an opening statement and, together with the other witnesses, answered questions.

At 8:05 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le ministre fait une déclaration et, de concert avec les autres témoins, répond aux questions.

À 18 h 5, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, October, 3, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met today at 9:30 a.m. in order in order to study new Fees for Services Provided by Industry Canada Relating to Telecommunications and Radio Apparatus, pursuant to the User Fees Act, S.C. 2004, c. 6, sbs. 4(2).

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*Translation*]

The Chairman: I call the meeting to order. On our agenda, we have new Fees for Services Provided by Capital Industry Canada Relating to Telecommunications and Radio Apparatus, pursuant to the User Fees Act, S.C. 2004, c. 6, sbs. 4(2).

Our witnesses from Industry Canada, are Mr. Claude Beaudoin, Lab Director, Certification and Engineering Bureau. Mr. Efrain Guevara, Manager, Interconnection Standards, Telecom Engineering and Certification. Mr. Glenn Sheskey, Counsel, Department of Justice Canada.

[*English*]

Before we hear from our witnesses, I would like to take a few minutes to provide background to honourable senators. This area is fairly new to us.

In 2004, Parliament enacted the User Fees Act. This act established a process requiring the government to take certain steps in order to fix increases, expand the application or increase the duration of a user fee.

In addition to a lengthy consultative process, the government is required to table the proposal in both the House of Commons and the Senate, along with an explanation of how certain elements of the consultative process were conducted. The act requires this proposal to be referred to a committee for review and allows up to 20 sitting days for that review to take place.

In June 2006, the *Rules of the Senate of Canada* were amended to provide a process in which to determine what committee the user fees applied to. Rule 28 (3.1) now provides that when the leader of the government in the Senate or the deputy leader of the government in the Senate tables a document having to do with a user fee proposal, the proposal is deemed referred to the committee indicated by the leader without vote or debate after consultation with the leader or deputy leader of the opposition.

In accordance with rule 28(3.1), on Tuesday, September 26, 2006, Senator Comeau tabled a proposal from Industry Canada recommending changes to two user fees with respect to terminal equipment and radio equipment, and designated this committee for their referral.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 3 octobre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 afin d'étudier un nouveau barème de droits pour des services associés aux appareils radio et aux appareils de télécommunications fournis par Industrie Canada, conformément à la Loi sur les frais d'utilisation, L.C. 2004, ch. 6, par. 4(2).

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente : Je déclare la séance ouverte. Nous avons à l'ordre du jour un nouveau barème de droits pour des services associés aux appareils radio et aux appareils de télécommunication fournis par Industrie Canada, conformément à la Loi sur les frais d'utilisation, L.C. 2004, ch. 6, par. 4(2).

Nos témoins sont d'Industrie Canada, M. Claude Beaudoin, qui est directeur du laboratoire, bureau d'homologation et de services techniques, M. Efrain Guevara, gestionnaire, normes d'interconnexion, services techniques d'homologation et de télécommunications, et M. Glenn Sheskey, avocat, ministère de la Justice Canada.

[*Traduction*]

Avant d'entendre nos témoins, je voudrais prendre quelques minutes pour fournir des renseignements généraux aux honorables sénateurs. Il s'agit d'un domaine relativement nouveau pour nous.

En 2004, le Parlement a adopté la Loi sur les frais d'utilisation. Cette loi a créé un processus exigeant que le gouvernement prenne certaines mesures afin de faire face aux augmentations, d'étendre l'application ou d'augmenter la durée des frais d'utilisation.

En plus d'un long processus de consultation, le gouvernement doit présenter la proposition à la fois à la Chambre des communes et au Sénat, de même qu'une explication de la façon dont certains éléments du processus de consultation ont été réalisés. En vertu de la loi, cette proposition doit être référée à un comité afin d'être examinée; la loi prévoit également 20 jours de séance aux fins de cet examen.

En juin 2006, le *Règlement du Sénat* a été modifié afin de prévoir un processus visant à déterminer à quel comité les frais d'utilisation s'appliquent. Selon le paragraphe 28(3.1), lorsque le leader du gouvernement au Sénat ou encore le leader adjoint du gouvernement au Sénat présente un document portant sur une proposition liée aux frais d'utilisation, la proposition est réputée référée au comité désigné par le leader, sans mise aux voix ni débat, après consultation avec les leaders ou le leader adjoint de l'opposition.

Conformément au paragraphe 28(3:1), le mardi 26 septembre 2006, le sénateur Comeau a présenté une proposition d'Industrie Canada recommandant de modifier deux frais d'utilisation portant sur l'équipement terminal ainsi que les appareils radio, et en a référé l'examen à ce comité.

In accordance with the act and the rules, this committee has 20 sitting days in which to consider the proposals and report to the Senate, after which we will have been named to report an approval.

Should the Senate continue its regular sitting schedule, this will allow us until November 23 to consider the proposals. This is the first time that a Senate committee has considered a user fee proposal under the new rules.

To help us understand the implications of the fee proposal, we are joined today by the officials I previously introduced to you. We invite our witnesses to begin their presentations, after which I am sure members of the committee will have questions.

Claude Beaudoin, Lab Director, Certification, Engineering Bureau, Industry Canada: Ladies and gentlemen, honourable senators, for many years Industry Canada and, previously, the Department of Communications has charged fees for cost recovery of its testing, certification and market surveillance activities. That practice conforms to regulatory requirements of telecommunications equipment and radio apparatus.

Recently, regulatory streamlining, globalization of the industry and increasing product volumes have driven the change for which we seek your approval. Thank you for giving us this opportunity to explain our fee proposal entitled: New Fees for Services Provided by Industry Canada Relating to Telecommunications and Radio Apparatus.

I am happy to propose fees that will reduce costs to the industry. For example, the registration fee will reduce revenues collected by the department from approximately \$1.9 million in 2004-05 to \$450,000 per year thereafter.

The proposed fees will allow us to streamline regulatory processes in line with the smart regulation initiative and make maximum use of government on-line facilities. The industry was consulted through the Terminal Attachment Program Advisory Committee, the Radio Advisory Board of Canada and the Telecommunication Industry Association. The industry anxiously awaits our new fee structure.

My colleagues and I represent the spectrum, information technologies and telecommunications sector within Industry Canada. Our sector is responsible for the administration of the Telecommunications Act and Radiocommunication Act. This responsibility includes regulating telecommunication equipment for the purposes of preventing interference or degradation of service to others.

En vertu de la loi et du règlement d'application, le comité dispose de 20 jours de séance afin d'examiner les propositions et de faire rapport au Sénat, après quoi nous aurons été nommés afin de rapporter notre approbation.

Si le Sénat respecte son calendrier de séance régulier, nous aurons jusqu'au 23 novembre pour examiner les propositions. C'est la première fois qu'un comité sénatorial examine une proposition relative aux frais d'utilisation, en vertu des nouvelles règles.

Pour nous aider à comprendre les conséquences de la proposition liée aux frais, nous recevons aujourd'hui les personnes que je vous ai présentées précédemment. Nous invitons nos témoins à commencer leur présentation, après quoi, j'en suis certaine, les membres du comité auront des questions.

Claude Beaudoin, directeur du laboratoire, Bureau d'homologation et de services techniques, Industrie Canada : Mesdames et messieurs, honorables sénateurs, depuis de nombreuses années, Industrie Canada et, auparavant, le ministère des Communications, prélève des frais aux fins du recouvrement de coûts pour ses activités de sondage, d'homologation et de surveillance des marchés. Cette pratique est conforme aux exigences réglementaires des appareils de télécommunications et des appareils radio.

Récemment, la rationalisation des règlements, la mondialisation de l'industrie ainsi que l'augmentation des volumes de produits ont mené à la modification pour laquelle nous cherchons à obtenir votre approbation. Nous vous remercions de nous donner la chance d'expliquer notre proposition en matière de frais, intitulée : Un nouveau barème de droits pour des services associés aux appareils radio et aux appareils de télécommunications fournis par Industrie Canada.

Je suis heureux de proposer des frais qui réduiront les coûts imposés à l'industrie. Par exemple, les frais d'enregistrement réduiront les revenus du ministère, qui passeront d'environ 1,9 million de dollars en 2004-2005 à 450 000 \$ par année, par la suite.

Les frais proposés nous permettront de rationaliser le processus de réglementation, conformément à l'initiative de réglementation intelligente, et permettront de maximiser l'utilisation des outils en ligne du gouvernement. L'industrie a été consultée par le truchement du Comité consultatif du programme de raccordement de matériel terminal, du Conseil consultatif canadien de la radio et de l'Association de l'industrie des télécommunications. L'industrie attend, avec impatience, notre nouvelle structure de droits.

Mes collègues et moi représentons le secteur du spectre, des technologies de l'information et des télécommunications d'Industrie Canada. Notre secteur est responsable de l'administration de la Loi sur les télécommunications et de la Loi sur la radiocommunication. Nous devons réglementer les appareils de télécommunications afin d'empêcher l'interférence ou la dégradation du service pour les autres.

In short, the proposal in front of you is a new fee structure for the registration of approved telecommunications equipment as well as a listing of on-line certified radio equipment in a database.

One of our departmental strategic objectives is to maintain a fair, efficient and competitive marketplace. These services are key to allowing us to meet that objective. The lists are also a valuable tool for market surveillance and audit.

These fees are part of a new fee structure proposal that is composed of four fees. Only two of these fees are pertinent to the User Fees Act and will be presented here today.

I will now provide details of the proposal. The fees are charged by the Certification and Engineering Bureau within our department, an organization providing direct services to clients. Among other things, we manage and review the registration and certification notification, we certify radio apparatus ourselves and we perform market surveillance and enforcement based on these lists.

The lists are contained in a database, and the database contains equipment compliant with our regulations. The database contains information about the models that are proposed for the market, and they contain a unique certification or registration number that must be marked on the equipment. These lists are available on the Internet free of charge to industry and the Canadian public.

The first of the two fees we are here to discuss is the registration fee. That fee is to include approved telecommunications equipment in the database. When I say telecommunications equipment, I refer more to a wire line product, such as a telephone or a fax machine.

The proposal is to establish that fee at \$750 as a one-time fee to be applied per product type and model. This fee recovers the costs of the program. This fee replaces the labelling fee. For example, at 11 cents per unit — and that fee applied on a per-unit basis — times the amount produced, to take a typical production of 100,000 units, which is not uncommon in this global market, the label costs alone are \$11,000. Therefore this new fee is a significant improvement for the industry. The industry is interested in implementing this fee as soon as possible.

The second fee we want to propose today is a listing fee. That fee is to add certified radio apparatus to a similar database. The proposal is to charge \$50 per model number. This fee recovers the costs of relating to the service and maintenance of the database itself. This fee replaces the certification fee, which was set at \$45 in 1993. This process change is caused by the entry of Canada into mutual recognition agreements in 2004, where private

En résumé, la proposition que vous avez sous les yeux est une nouvelle structure de droit aux fins de l'enregistrement des appareils de télécommunications approuvés de même qu'une liste d'appareils radio homologués en ligne, dans une base de données.

L'un des objectifs stratégiques du ministère consiste à s'assurer que le marché demeure juste, efficace et concurrentiel. Ces services sont essentiels à l'atteinte de cet objectif. Les listes sont également un outil important aux fins de la surveillance et de la vérification des marchés.

Ces droits font partie d'une nouvelle proposition de structure de droits qui en comporte quatre. Seuls deux de ces droits sont pertinents dans le cadre de la Loi sur les frais d'utilisation et seront présentés ici aujourd'hui.

Je vous fournirai maintenant les détails de la proposition. Ces frais sont imposés par le Bureau d'homologation et de services techniques de notre ministère, une organisation qui fournit des services directs aux clients. Nous gérons et examinons les avis d'enregistrement et d'homologation, nous homologuons nous-mêmes les appareils radio et nous effectuons de la surveillance des marchés et de la mise en application des règlements, en fonction de ces listes, entre autres.

Les listes sont contenues dans une base de données, qui contient les appareils qui sont conformes à nos règlements. La base de données contient des renseignements au sujet des modèles proposés pour le marché, ainsi qu'un numéro unique d'homologation ou d'enregistrement qui doit être inscrit sur les appareils. Ces listes sont offertes gratuitement sur Internet à l'industrie et au public canadien.

Le premier des deux droits dont nous allons parler est le droit d'enregistrement. Ce droit vise à inclure les appareils de télécommunications approuvés dans la base de données. Lorsque je parle d'appareils de télécommunications, je fais référence à un produit comportant un câble, par exemple un téléphone ou un télécopieur.

La proposition vise à créer un droit ponctuel de 750 \$ devant être appliqué en fonction du type de produit et du modèle. Ce droit permet de récupérer les coûts relatifs au programme et remplace les droits relatifs à l'étiquetage du matériel. Par exemple, à 0,11 \$ l'unité — et ces droits s'appliquaient à chaque unité — soit le nombre produit, prenons une production typique de 100 000 unités, ce qui est commun sur le marché mondial, les droits d'étiquetage s'élevaient à 11 000 \$. Ces nouveaux droits constituent donc une amélioration importante pour l'industrie. L'industrie souhaite que ces droits soient mis en œuvre le plus tôt possible.

Le second droit que nous souhaitons proposer aujourd'hui est un droit d'inscription. Ces droits visent à ajouter des appareils radio homologués à une base de données semblable. Nous proposons de demander 50 \$ pour chaque numéro de modèle. Ces droits permettent de récupérer les coûts liés au service et à la gestion de la base de données. Ces droits remplacent les droits d'homologation, qui ont été fixés à 45 \$ en 1993. Ce processus a

certification bodies recognized by Industry Canada can also certify in the same way Industry Canada has done it for 20 years.

In order to appear in front of you, we followed the process under the User Fees Act, which was introduced at the same time that we were going through this exercise. We had to learn the process and we are still learning.

Of course, one big component of the User Fees Act is a consultation requirement. We have completed extensive consultations through consultative committees such as the Terminal Attachment Program Advisory Committee. That consultation was undertaken both on the terminal equipment, which is required under the Telecommunications act, and the radio apparatus, which is required under the Radiocommunications Act. We had an official consultation, in addition, through *Canada Gazette* in 2004. There were no negative comments. Industry wanted this new fee to be implemented as soon as possible.

You will have received by now additional information on our fees as required under the act, which was provided when we tabled the proposal in both Houses of Parliament. Two documents you should have are a paper on our proposal itself, as well as a template produced by our colleagues at the Treasury Board to help us provide relevant information.

That is the essence of our proposal.

Senator Tkachuk: Welcome, gentlemen. I have long been a supporter of user fees and have spoken on user fees many times in the Senate because of the way they were implemented as well as the fact that in many cases — I do not know about these cases — they do not necessarily go into the Consolidated Revenue Fund, but money goes directly to the agency, the department or the organization that charges them. Therefore it is interesting that our first case is one where the fees are going down and everybody is happy and can barely wait. I am sure industry is happy.

I want to ask some general questions before I ask a specific question. The fees themselves, the money charged for registering a product such as a telephone: is that fee for a new telephone that comes into the market? Do companies need permission for the product and to register the product with the agency? Is that how the fee works?

Mr. Beaudoin: Yes: This registration is the condition of introducing a new product on the market.

été modifié en raison des accords de reconnaissance mutuelle signés par le Canada en 2004, accords dans le cadre desquels des organismes d'homologation reconnus par Industrie Canada peuvent également homologuer des produits, comme Industrie Canada le fait depuis 20 ans.

Pour témoigner devant vous, nous avons suivi le processus prévu par la Loi sur les frais d'utilisation, qui a été créé au moment où nous avons réalisé cet exercice. Nous avons dû apprendre le processus, et nous sommes toujours en train de l'apprendre.

Bien entendu, il est important de noter que la Loi sur les frais d'utilisation comporte une exigence liée à la consultation. Nous avons réalisé des consultations approfondies par le truchement de comités consultatifs comme le Comité consultatif du programme de raccordement de matériel terminal. Cette consultation a été réalisée tant pour ce qui est de l'équipement terminal, ce qui est requis en vertu de la Loi sur les télécommunications, que des appareils radio, ce qui est requis en vertu de la Loi sur la radiocommunication. De plus, nous avons réalisé une consultation officielle, par le truchement de la *Gazette du Canada* en 2004. Nous n'avons obtenu aucun commentaire négatif. L'industrie souhaitait que ce nouveau droit soit mis en œuvre le plus rapidement possible.

Vous avez probablement maintenant reçu les renseignements additionnels portant sur nos droits, comme l'exige la loi, renseignements qui ont été fournis lorsque nous avons présenté la proposition aux deux chambres du Parlement. Vous devriez avoir en votre possession deux documents : un document sur notre proposition elle-même, de même qu'un modèle produit par nos collègues du Conseil du Trésor afin de nous aider à fournir des renseignements pertinents.

Voilà l'essentiel de notre proposition.

Le sénateur Tkachuk : Bienvenue, messieurs. J'appuie les frais d'utilisation depuis longtemps et j'en ai parlé à de nombreuses reprises au Sénat, en raison de la façon dont ils ont été mis en œuvre ainsi que le fait que dans bien des cas — dont je ne connais pas les détails — les frais ne sont pas nécessairement versés dans le Trésor, mais l'argent va plutôt directement à l'organisme, au ministère ou à l'organisation qui les impose. Ainsi, il est intéressant de voir que le premier exemple démontre une diminution des frais, et tout le monde semble heureux et impatient. Je suis certain que l'industrie est heureuse.

Je veux poser des questions générales avant de poser une question précise. Les droits eux-mêmes sont l'argent demandé pour enregistrer un produit, par exemple un téléphone; ces droits sont-ils demandés pour un nouveau téléphone qui est mis en marché? Les entreprises doivent-elles demander la permission pour ce produit et enregistrer le produit auprès de l'organisme? Les droits sont-ils appliqués ainsi?

M. Beaudoin : Oui. L'enregistrement est la condition que doit remplir un nouveau produit avant d'être mis en marché.

Senator Tkachuk: Do all Western countries, or most countries in the world, do this? Is registration required only for products made here or is it required for products that come from somewhere else?

Mr. Beaudoin: This registration is required for every product coming from wherever, Canada or abroad.

Senator Tkachuk: Do most countries have this kind of system?

Mr. Beaudoin: Yes: They have either a certification requirement or a registration requirement of some sort. For example, the U.S. also has a database of the information they register. Some countries may have a list as well but they may not publish it. In many cases, the regulatory authority maintains lists of equipment that they have certified or that have been certified within their country.

Senator Tkachuk: Where does that fee go?

Mr. Beaudoin: The fee collected, as it is collected, goes to the Consolidated Revenue Fund.

Senator Tkachuk: Is that in both cases?

Mr. Beaudoin: Yes.

Senator Tkachuk: You mentioned two other cases. There are actually four fees, right? Two apply here and two do not. What are the other two fees?

Mr. Beaudoin: One is an assessment fee. An assessment is done so we can provide certification. In our duty to certify the equipment, we perform an assessment of a product. Therefore, we charge for the time we spend doing the assessment.

The other fee is what we call a technical expertise fee. This fee is used not really for providing a service to the industry as much as providing a service to other government departments to help test equipment for the Canadian regulations. For example, if someone asks us to certify equipment and they make a small change and want us to have another look at it and make sure it still complies, it is used to re-evaluate. We call that a reassessment. Reassessment can take much less time than a full assessment. It is charged on an hourly rate.

Senator Tkachuk: I am shocked and surprised that governments of any kind would reduce a fee unless they are driven to it. What brought on the reduction of the registration fee from 11 cents a product piece to \$850? As you say, if you make 100,000 telephones, the decrease in the amount you charge is substantial. Why is that?

Mr. Beaudoin: This reduction is to align the revenue with our costs. Way back in 1993 when those fees were revised and put forward, we never expected in the following years that the type of

Le sénateur Tkachuk : Est-ce la façon de procéder de tous les pays occidentaux, ou de la plupart des pays dans le monde? L'enregistrement n'est-il requis que pour les produits fabriqués ici ou est-il requis pour les produits qui viennent d'ailleurs?

M. Beaudoin : L'enregistrement est requis pour tous les produits, qu'ils proviennent du Canada ou de l'étranger.

Le sénateur Tkachuk : La plupart des pays ont-ils ce type de système?

M. Beaudoin : Oui. Tous les pays ont soit une exigence d'homologation ou une exigence d'enregistrement. Par exemple, les États-Unis ont également une base de données des renseignements enregistrés. Il se peut que certains pays aient également une liste mais qu'ils ne la publient pas. Dans de nombreux cas, l'autorité de réglementation tient des listes d'équipement qui ont été homologués par eux ou qui ont été homologués au sein du pays.

Le sénateur Tkachuk : À qui les droits sont-ils versés?

M. Beaudoin : Les frais recueillis sont versés, tels quels, dans le Trésor.

Le sénateur Tkachuk : Nous parlons des deux cas?

M. Beaudoin : Oui.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez mentionné deux autres exemples. En réalité, il y a quatre droits, j'ai raison? Deux s'appliquent ici et deux ne s'appliquent pas. Quels sont les deux autres droits?

M. Beaudoin : Premièrement, les droits d'évaluation. Il faut réaliser une évaluation avant de fournir une homologation. Lorsque nous souhaitons homologuer un appareil, nous devons réaliser une évaluation du produit. Ainsi, nous demandons des frais pour couvrir le temps que nous passons à réaliser l'évaluation.

Les autres droits sont ce que nous appelons les droits d'expertise technique. Ces droits ne sont pas réellement utilisés pour fournir un service à l'industrie; ils servent à fournir un service à d'autres ministères gouvernementaux afin de contribuer à l'évaluation des appareils aux fins des règlements canadiens. Par exemple, si on nous demande d'homologuer un appareil, puis qu'une petite modification y est apportée et qu'on souhaiterait que nous réalisions une nouvelle évaluation afin de nous assurer que l'appareil est toujours conforme aux règles, nous réalisons une réévaluation. Les réévaluations peuvent prendre beaucoup moins de temps qu'une évaluation complète. Nous demandons donc des frais selon un taux horaire.

Le sénateur Tkachuk : Je suis choqué et surpris de voir que les gouvernements peuvent réduire des droits sans y être obligés. À quoi est due la réduction des droits d'enregistrement, qui sont passés de 11 ¢ par produit à 850 \$? Comme vous l'avez dit, si on fabrique 100 000 téléphones, la diminution du montant que vous demandez est importante. Pourquoi?

M. Beaudoin : Cette réduction vise à faire correspondre les revenus avec nos coûts. En 1993, lorsque ces droits ont été révisés et mis en application, nous ne nous attendions pas à ce qu'au

equipment would become a common good, such as a modem in a laptop. We did not expect that so many different types of equipment would show up and we ended up collecting much more than we should have. This reduction is to realign the costs with the revenue.

Senator Tkachuk: Over the years, the agencies made money on this fee, so to speak, inadvertently?

Mr. Beaudoin: There was over-cost recovery, yes.

Senator Tkachuk: That fee reduction is a big deal for a government agency. Maybe you should write about that.

Senator Eyton: Picking up on the same point, I am a member of the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations for both Houses, where there has been a history of correspondence dealing with licence fees. I will read the text of material I have in front of me that gives some history and background that may have relevance to what you propose to do.

I am reading from material circulated by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations to be tabled in the Senate chamber today. It says:

In its *Report No. 73, Broadcasting Licence Fees* of October 23, 2003, the Joint Committee considered the licence fees imposed by the *Broadcasting Licence Fee Regulations, 1997*. The Joint Committee pointed out that licence fees collected by the Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission (CRTC) are well in excess of costs incurred by the Commission. As concerned the fees known as Part II licence fees, for fiscal year 2002-2003, the Joint Committee noted the following: of the \$92 million that was collected as Part II licence fees, some \$10.3 million were stated to represent the costs to the Department of Industry of managing the radio frequency spectrum, leaving a total of \$81.7 million in general revenues that went into the Consolidated Revenue Fund. In light of the factors enunciated by the Supreme Court of Canada in *Eurig Estate (Re)*³ for determining whether a fee constitutes a tax, the Joint Committee wrote that "viewed from the perspective of the taxpayer...this fee regime might prove vulnerable to legal challenge."

In fact, that fee has been challenged. There have been proceedings before the Federal Courts, and there, certainly, is another issue. Essentially, there seems to be a contest as to what is the appropriate level of fees. The allegation, of course, is that it is not a fee but a tax. The question is, what constitutes a tax?

Does some of that history have a lot to do with the fees you now propose?

cours des années suivantes le type d'équipement devienne un bien commun, par exemple un modem dans un ordinateur portable. Nous ne nous attendions pas à ce que tant de types différents d'appareils apparaissent, et nous avons fini par recueillir beaucoup plus d'argent que nous aurions dû. Cette réduction vise à faire correspondre les coûts avec le revenu.

Le sénateur Tkachuk : Au cours des années, les organisations ont touché de l'argent grâce à ces droits, pour ainsi dire par inadvertance?

M. Beaudoin : Oui, le montant récupéré dépassait les coûts.

Le sénateur Tkachuk : Cette réduction des droits est très importante pour un organisme gouvernemental. Peut-être devriez-vous en parler dans votre document.

Le sénateur Eyton : Pour parler du même argument, je fais partie du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation des deux chambres, où nous avons vu de la correspondance portant sur les droits des permis. Je vous lirai un texte qui fournit un contexte et des renseignements généraux pouvant être pertinents dans le cadre de votre proposition.

Je vous lis un texte provenant d'un document transmis par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation, qui doit être déposé au Sénat aujourd'hui. Le texte est ainsi formulé :

Dans son *Rapport n° 73, droits de licence de radiodiffusion* publié le 23 octobre 2003, le comité mixte a examiné les droits de licence imposés par le Règlement de 1997 sur les droits de licence de radiodiffusion. Le comité mixte a indiqué que les droits de licence imposés par le Conseil de la radiodiffusion des télécommunications canadiennes excèdent de beaucoup les coûts encourus par le Conseil. En ce qui concerne les frais comme les droits de licence de la partie II, pour l'exercice financier 2002-2003, le comité mixte a observé ce qui suit : des 92 millions de dollars en droits de licence de la partie II, environ 10,3 millions de dollars sont utilisés par Industrie Canada pour couvrir les coûts de la gestion du spectre des radiofréquences, ce qui fait que des recettes de 81,7 millions de dollars vont au Trésor. Compte tenu des facteurs énumérés par la Cour suprême du Canada dans la décision *Succession Eurig (Re)*³, afin de déterminer si des droits constituent une taxe, le comité mixte a écrit que « du point de vue du contribuable [...], ces droits pourraient prêter flanc à une contestation judiciaire. »

En fait, ces droits ont fait l'objet d'une contestation. Des procédures ont été entreprises devant les tribunaux canadiens, et il y a sans aucun doute un autre problème. Il semble essentiellement y avoir une contestation afin de déterminer ce qu'est le niveau approprié de frais. Bien entendu, il a été allégué qu'il ne s'agit pas des droits, mais d'une taxe. La question est de savoir ce qu'est une taxe.

Ce que je viens de mentionner est-il en lien avec les nouveaux droits que vous proposez maintenant?

Mr. Beaudoin: First, the licencing aspect of fees is a totally different issue from the fee we propose. Our fees relate directly to specific services. In a sense, these fees are the cost of maintaining a database, as opposed to a licence, which is the cost of a resource. We are dealing with something more concrete than a licence.

Senator Eyton: I understand that. Essentially, this is one area of broadcast where, in fact, the allegation is that it is a tax and not a fee. Do these challenges have something to do with the action you are now taking to reduce the fees significantly?

Mr. Beaudoin: Again, the idea for the change was that we realized we were overcharging, and we realized that some people may perceive that overcharging as a tax. This is why we are driven to realign, because we do not want this fee to be a tax but a tool required to perform proper market surveillance. Those costs fees are really aligned with —

Senator Tkachuk: Can I ask a supplementary question? How much over your costs were the fees you were charging, either in dollar terms or percentage terms, and how long has this overcharging been going on?

Mr. Beaudoin: I cannot give you an accurate figure. I can give you an idea of how bad the situation was at one point in time. At the end of the 1990s probably, the laboratory could collect probably in the area of \$6 million for labels, to perform this program. We realized at this point that all equipment, including terminal equipment, had to be certified. We were not the only certifiers, so we were more involved. Still, at that time, \$6 million compared to maybe \$2-million or \$2.5-million operation was probably a good approximation of what the situation was.

[Translation]

The Chairman: Mr. Beaudoin, in a document that we received from Michael Binder, the assistant deputy minister, and which is entitled *New Fees for Services Provided by Industry Canada Relating to Telecommunications and Radio Apparatus*, and on page 2, it says that the comments received from industry were all positive. It also says that "Industry eagerly awaits the introduction of these new fees."

I would like you to give us more details about the consultations with industry, because it says that industry was consulted through the Terminal Attachment Program Advisory Committee and the Radio Advisory Board of Canada.

Who are the members of these groups that you consulted? What kind of balance is there among the various groups of stakeholders, namely manufacturers, telecommunications companies and users within this context?

M. Beaudoin : Premièrement, l'aspect des frais liés à l'octroi de permis est une question tout à fait différente des droits que nous proposons. Nos droits sont directement liés à des services précis. D'une certaine façon, ces droits sont liés au coût de la tenue d'une base de données, contrairement à une licence, qui est le coût d'une ressource. Nous sommes intéressés par quelque chose de beaucoup plus concret qu'une licence.

Le sénateur Eyton : Je comprends. Essentiellement, il s'agit d'un domaine de la radiodiffusion où, en fait, il y a une allégation selon laquelle il s'agit d'une taxe et non d'un droit. Ces contestations sont-elles liées aux mesures que vous prenez à l'heure actuelle pour réduire les droits de façon importante?

M. Beaudoin : Encore une fois, le changement a été apporté lorsque nous avons réalisé que les frais demandés étaient trop élevés et lorsque nous avons réalisé que certaines personnes pouvaient percevoir ce trop-perçu comme étant une taxe. C'est la raison pour laquelle nous apportons ces modifications; nous ne voulons pas que ces droits soient une taxe, mais plutôt un outil nécessaire pour effectuer une surveillance des marchés appropriée. En réalité, ces coûts correspondent à...

Le sénateur Tkachuk : Puis-je poser une question supplémentaire? Quel a été le trop-perçu en dollars ou en pourcentage, et depuis combien de temps la situation durait-elle?

M. Beaudoin : Je ne peux vous donner un chiffre exact. Je peux vous donner une idée de la gravité de la situation à un moment donné. Vers la fin des années 90, le laboratoire pouvait recueillir environ 6 millions de dollars pour l'étiquetage, afin de mettre en œuvre ce programme. C'est à ce moment-là que nous avons réalisé que tous les appareils, y compris l'équipement terminal, devaient être homologués. Nous n'étions pas le seul organisme d'homologation, et nous étions davantage impliqués. Mais tout de même, à ce moment-là, 6 millions de dollars pour le fonctionnement, comparativement à environ 2 ou 2,5 millions de dollars, c'est probablement une bonne estimation de la situation.

[Français]

La présidente : Monsieur Beaudoin, dans un document que nous a fait parvenir le sous-ministre adjoint Michael Binder, qui s'intitule *Changement des frais d'utilisation pour les services liés au matériel de télécommunication et de radio*, on note, à la page 2, qu'il est mentionné que tous les commentaires de la part des représentants de l'industrie étaient favorables. Il est mentionné également que « l'industrie attend avec impatience l'introduction de nouveaux droits d'utilisation ».

J'aimerais que vous nous expliquiez plus en détail le processus de consultation avec les représentants de l'industrie, car il est écrit que l'industrie a été consultée par le biais du comité consultatif canadien du programme et du raccordement de matériel terminal et du conseil consultatif canadien de la radio.

Quels sont les membres de ces groupes que vous avez consultés? Quel est l'équilibre entre les différents groupes qui représentent les fabricants, les entreprises en télécommunication et les usagers au sein de ses instances?

Mr. Beaudoin: Committees like the Terminal Attachment Program Advisory Committee will, by participating, ensure a fair balance for telecommunications; network operators like Bell and Telus will be included; we will make sure that the nation is properly represented.

We also include manufacturers and other such stakeholders in the industry. We will be dealing with manufacturers, and entities or organizations involved in evaluating product compliance. We are also including consumer representatives. We are really trying to get an idea of public opinion by using this committee in a dynamic way so as to adapt our regulations to the fast pace of technological change.

This committee could have about 20 members and it will meet as needed. Currently, we meet with industry twice a year. This is an ongoing consultation process. Our regulations are constantly evolving — these are mainly technical regulations — so as to stay abreast of new technologies and to help put these new technologies on the market in a way that is secure both for users and operators.

Regarding radio, we have more or less the same kind of committee. The entire industry is represented. Our very close collaboration with these advisory committees may be something unique to our sector. Therefore it is not surprising that when official consultations have been carried out, the findings published in the *Canada Gazette* almost never draw any negative comments.

People have been informed beforehand and the industry knows what to expect. We inform industry of upcoming official consultations through these committees. Each time regulations change — concerning compliance standards — the changes are debated by the advisory committee so that the official publication does not come as a surprise to anyone. This has served us well over the years.

[English]

Senator Phalen: I want to clarify. In the case of phone equipment in the past, manufacturers, in order to be compliant with industry and Canadian regulations, what were manufacturers required to do? Purchase a label for the phone?

Mr. Beaudoin: Yes: For the process for terminal equipment — for example, the telephone — the manufacturers, distributors or suppliers would first obtain a model or one sample or two samples of the equipment, tested by an accredited testing laboratory recognized by Industry Canada. Based on the report provided to them, we had a declaration of conformity process where the manufacturer or supplier said, “Based on that report, my equipment complies with the Canadian requirements.” They notify us through an on-line system in terms of the particular information associated with this equipment so we know what we

M. Beaudoin : Les comités tel le comité consultatif sur le programme de raccordement de terminal ont une matrice de participation qui apportera un équilibre pour ce qui est des télécommunications ; on inclura les opérateurs de réseau, comme Bell, Telus; on s’assurera qu’on a une représentation nationale.

On implique aussi les manufacturiers ou ceux qui sont impliqués dans l’industrie à ce niveau. On parlera des manufacturiers, des entités ou organisations impliquées dans l’évaluation de la conformité des produits. On inclut aussi des gens qui représentent les consommateurs. On essaie vraiment d’avoir une idée de l’opinion publique à travers un comité afin créer une dynamique permettant d’adapter nos règlements aux changements rapides de la technologie.

C’est un comité qui aura peut-être une vingtaine de membres et qui se réunira selon les besoins. Présentement, nous rencontrons l’industrie deux fois par année. C’est une consultation continue. Nos réglementations changent constamment — ce sont des réglementations en grande partie techniques — afin de pouvoir tenir compte des nouvelles technologies et de permettre l’introduction de ces technologies sur le marché d’une façon sécuritaire pour les usagers et les opérateurs.

Du côté la radio, c’est un peu le même type de comité. Ils ont une représentation de toute l’industrie. Et l’idée est que c’est peut-être quelque chose d’unique dans notre secteur que d’avoir un lien très étroit avec ces comités consultatifs. De telle sorte qu’il n’est pas surprenant que, lorsqu’on fait des consultations officielles, par la suite, avec la *Gazette du Canada*, il n’y a pratiquement aucun commentaire négatif.

Les gens sont déjà informés et l’industrie est au courant de ce qui s’en vient. À travers ces comités, on les informe qu’une consultation officielle aura lieu. Toutes les fois qu’une réglementation est changée — on parle de normes pour la conformité — ces changements sont débattus à l’intérieur de ce comité consultatif de telle sorte que les gens ne sont pas surpris lorsque c’est publié officiellement. Cela nous a très bien servis au cours des années.

[Traduction]

Le sénateur Phalen : Je veux clarifier un point. Pour ce qui est de l’équipement téléphonique, auparavant, qu’est-ce que les fabricants devaient faire afin de se conformer au règlement de l’industrie et du Canada? Se procurer une étiquette pour le téléphone?

M. Beaudoin : Oui. En ce qui concerne les processus liés à l’équipement terminal — par exemple, un téléphone — les fabricants, les distributeurs ou les fournisseurs obtenaient d’abord un modèle ou encore un échantillon ou deux de l’appareil ayant été testés par un laboratoire homologué et reconnu par Industrie Canada. En fonction du rapport qui leur était fourni, nous avions un processus des déclarations de la conformité, dans le cadre duquel le fabricant ou le fournisseur disait : « Selon ce rapport, mon appareil est conforme aux exigences canadiennes ». Par la suite, ils nous avisaient, au moyen

are dealing with. From that point on, the equipment can be distributed to the market.

Senator Phalen: The new proposal is to eliminate the label system, and manufacturers submit a product for certification. Is that the idea?

Mr. Beaudoin: Staying in the telecommunications area, the first part of the product will not change. It must be tested still by a recognized testing laboratory. Manufacturers and distributors still submit the declaration of conformity. Then they can market it in Canada. When they send their notification for registration purpose, they receive a number. They can pick most of that number themselves, and they imprint it on the equipment. The notification lets us know that this product is out there and this number is affixed on it.

Senator Phalen: Is there a fixed fee for that?

Mr. Beaudoin: We propose a fixed fee for when they register, and that after they do not need to come to us when they need so many labels, or when they need to print so many. The other aspect is that the labelling is not a one-time thing. They do a first run, perhaps 10,000 or 100,000. If they need more they come back again. For the industry it means a significant tracking system.

Senator Phalen: Is it about a 50 per cent saving for the industry?

Mr. Beaudoin: If we took the example of the 100,000 production run at \$11,000, that is about 10 times less in cost for that manufacturer, but we cannot neglect the costs that are inherent within the organization itself where, for example, obviously we have to mark those things. Therefore we want to make sure that only those products going to Canada are marked because manufacturers do not want to pay for products going to China or Europe. Manufacturers needed to segregate inventories: initially they had to mark them on a separate label. However, that was improved.

Senator Phalen: The savings seem to be obvious. Is it important for Canada to be in line with other countries on labelling, certification, or however you do it?

Mr. Beaudoin: It is important to have a marking on equipment. It is an important piece of tracking information to make sure that products on the shelves are known to us and compliant. Many countries use it for that purpose. Countries have different schemes. Some have a number and some ask for a mark or drawing of some sort, but most countries ask for some form of a mark.

Senator Phalen: It seems to me that for years the government made money on this fee. Is there a trigger point somewhere that when revenue and costs get out of whack, someone says something is wrong with the system?

d'un système en ligne, des renseignements particuliers associés à cet appareil afin que nous sachions à quoi nous en tenir. Par la suite, les appareils pouvaient être distribués sur le marché.

Le sénateur Phalen : La nouvelle proposition vise à éliminer le système d'étiquetage et à faire en sorte que les fabricants fassent homologuer leurs produits, n'est-ce pas?

M. Beaudoin : En ce qui concerne le secteur des télécommunications, la première partie du processus ne changera pas pour le produit. Il doit toujours être testé par un laboratoire reconnu. Les fabricants et les distributeurs présenteront la déclaration de conformité. Ils pourront ensuite commercialiser le produit au Canada. Lorsqu'ils enverront leur avis d'enregistrement, ils recevront un numéro. Ils pourront choisir la plupart du temps ce numéro eux-mêmes et le graver sur le matériel. L'avis a pour but de nous laisser savoir que ce produit existe et qu'il porte tel numéro.

Le sénateur Phalen : Y a-t-il des droits fixes pour cela?

M. Beaudoin : Nous proposons des droits fixes lorsqu'ils enregistrent leurs produits et après cela, il n'est pas nécessaire qu'ils s'adressent à nous lorsqu'ils ont besoin d'un tel nombre d'étiquettes ou lorsqu'ils doivent en imprimer un certain nombre. L'autre aspect, c'est que l'étiquetage n'est pas fait une seule fois. Ils impriment d'abord peut-être 10 000 ou 100 000 étiquettes, et s'ils en ont besoin d'autres, ils en impriment à nouveau. L'industrie doit donc avoir un bon système de repérage.

Le sénateur Phalen : Est-ce que cela représente des économies d'environ 50 p. 100 pour l'industrie?

M. Beaudoin : Si nous prenons l'exemple d'un cycle de production de 100 000 à 11 000 \$, cela coûte environ dix fois moins au fabricant, mais nous ne pouvons pas négliger les coûts qui sont inhérents à l'organisation comme telle, par exemple, nous devons marquer ces produits. Nous devons donc nous assurer que seuls les produits qui sont vendus sur le marché canadien sont marqués parce que les fabricants ne veulent pas payer pour les produits qui sont vendus en Chine ou en Europe. Ils doivent donc séparer leur stock : initialement, ils devaient les marquer avec une étiquette séparée. Cela s'est cependant amélioré.

Le sénateur Phalen : Les économies semblent être évidentes. Est-il important pour le Canada que l'étiquetage et l'homologation soient conformes à ce qui se fait dans d'autres pays?

M. Beaudoin : Il est important d'avoir un marquage sur les produits. Il s'agit là d'un élément qui nous permet de connaître les produits qui sont sur les tablettes et de savoir qu'ils sont conformes. Bon nombre de pays l'utilisent à cette fin. Les pays ont différents systèmes. Certains ont un numéro et certains demandent une marque ou un dessin quelconque, mais la plupart des pays exigent une sorte de marquage.

Le sénateur Phalen : Il me semble que pendant des années le gouvernement a fait de l'argent avec de tels droits. Est-il possible qu'éventuellement, les coûts ne justifient plus les recettes et que l'on dise que quelque chose ne va plus avec ce système?

Mr. Beaudoin: As far as I know, especially with the User Fees Act now, I believe a lot of processes are put in place where the department reports every year as to their costs and revenue. There is a lot of opportunity, especially now with this new process, to catch areas where an important divergence is starting whereas in the past it was done through cabinet.

I believe now with the User Fees Act there are many mechanisms to catch that divergence.

Senator Phalen: This seems to make a whole lot of sense.

Senator Zimmer: Thank you for your presentation gentlemen. I have two questions. Senator Tkachuk and Senator Phalen touched on both.

There are two important events that have influenced the new fee structure. One is the new international agreements in the form of mutual recognition agreements, MRAs, to which Canada is a signatory. What other countries are involved in these mutual recognition agreements? I believe you indicated the United States. What other countries are involved in these agreements?

Mr. Beaudoin: I believe we have five MRAs. We have one with the Asia-Pacific Economic Cooperation, APEC, countries, the United States, South America, North America and Europe. We have one with the countries in Europe that are not part of the union: Liechtenstein, Norway, Iceland and Switzerland. Altogether, about 70 countries are involved, including all our major trading partners.

In many ways these agreements have improved the way we conduct our relationships with other countries, and our capability to exchange information in a line to each other, and our programs are influenced by these exchanges. We try to see the benefit of another approach used by another country and we try to streamline our program using expertise that we learn.

Senator Zimmer: Does that approach lead to conformity amongst the countries?

Mr. Beaudoin: Yes.

Senator Zimmer: The declaration of conformity regime and registration schemes have been implemented for terminal equipment, replacing the former certification regime. How does the declaration of the conformity regime differ with the former certification regime?

Efrain Guevara, Manager, Interconnection Standards, Telecom Engineering and Certification, Industry Canada: In the past we had the same registration system for both terminal equipment and radio equipment. First, the supplier took a prototype to a lab to have it tested and have the lab prepare a test report. That test report was sent to Industry Canada and we reviewed it. If

M. Beaudoin : À ma connaissance, particulièrement en ce qui concerne la Loi sur les frais d'utilisation, je crois qu'il y a de nombreux processus en place qui font en sorte que le ministère fait rapport chaque année sur les coûts et les recettes. On a donc amplement l'occasion, particulièrement maintenant avec ce nouveau processus, de s'en apercevoir lorsqu'il y a une divergence importante, tandis que par le passé, cela se faisait au Cabinet.

Je crois qu'à l'heure actuelle, avec la Loi sur les frais d'utilisation, il existe de nombreux mécanismes pour trouver ces divergences.

Le sénateur Phalen : Cela semble être très logique.

Le sénateur Zimmer : Merci, messieurs, pour votre exposé. J'ai deux questions. Les sénateurs Tkachuk et Phalen ont abordé les deux.

Il y a deux événements importants qui ont influé sur la nouvelle structure de droit. Il y a d'abord les nouveaux accords internationaux sous forme d'accords de reconnaissance mutuelle, les ARM, dont le Canada est signataire. Quels autres pays ont signé ces accords de reconnaissance mutuelle? Je crois que vous avez mentionné les États-Unis. Quels autres pays ont signé ces accords?

M. Beaudoin : Je crois que nous avons conclu cinq ARM. Nous en avons un avec les pays de la Coopération économique de la zone Asie-Pacifique, l'APEC, les États-Unis, l'Amérique du Sud, l'Amérique du Nord et l'Europe. Nous en avons un avec les pays d'Europe qui ne font pas partie de l'union : le Liechtenstein, la Norvège, l'Islande et la Suisse. En tout, il y a environ 70 pays signataires, notamment tous nos principaux partenaires commerciaux.

À bien des égards, ces accords ont amélioré nos relations avec d'autres pays et notre capacité d'échanger de l'information entre nous, et nos programmes sont influencés par ces échanges. Nous tentons de voir s'il serait avantageux d'adopter une approche différente utilisée par un autre pays et de simplifier notre programme en utilisant les compétences que nous avons acquises.

Le sénateur Zimmer : Cette approche mène-t-elle à la conformité entre les pays?

M. Beaudoin : Oui.

Le sénateur Zimmer : Le régime de déclaration de conformité et les systèmes d'enregistrement ont été mis en place pour l'équipement terminal et remplacent l'ancien régime d'homologation. En quoi le régime de déclaration de conformité est-il différent de l'ancien régime d'homologation?

Efrain Guevara, gestionnaire, Normes d'interconnexion, Services techniques d'homologation et de télécommunications, Industrie Canada : Par le passé, nous avons le même système d'enregistrement pour l'équipement terminal et l'équipement radio. Tout d'abord, le fournisseur envoyait un prototype au laboratoire pour le faire mettre à l'essai et le laboratoire préparait

everything was correct, then issued a certificate and that product could enter the market.

At one point, we realized that the risk with telecom equipment, which is equipment that connects to services such as telephones, fax machines or modems, is less than the risk with radio equipment. Therefore we decided to continue with certification for radio equipment but for terminal equipment to relax things a little bit. We still require suppliers to have the equipment tested and a test report prepared. If the test report says that the equipment complies with the requirements then, instead of the supplier sending the equipment to us to review and to issue a certificate, we simply ask them to send us a piece of paper, a declaration of conformity saying, I declare that my product complies with the relevant regulations of Industry Canada. That is how they differ. The new process is less stringent. The step of sending equipment to us, and then we issue a certificate, is replaced by a simple letter to us saying they comply.

Senator Adams: My question is a little different. User fees will go down by more than 50 per cent. Any company selling telephone or radio equipment usually includes what it will cost to distribute to other companies. If I want to buy something and I am living up in Nunavut, that cost will be more. Now that the fees are going down, will the company cut the price down on some of those products?

People are always concerned about costs.

Mr. Beaudoin: We hope to see some benefit passed on to the consumer, but they may be passed on in different forms. I mentioned a fee of 11 cents, but more costs than that are involved — maybe retention and keeping different inventory. We have been told by the industry that those costs are significant.

The real benefit, which is why you may see benefits in different forms, comes from trying to maintain a competitive market. We hope that this competitive market will put pressure on prices, as a company starts saving money, having fewer costs for their product, so that they will pass on some benefit.

The streamlining that we are doing may make it easy for all kinds of products to be introduced: diversity in products and earlier introduction of new products. Altogether, we certainly hope some benefit will be passed on to consumers.

Senator Adams: In respect to the final approval for radio and telephone, has anything been approved by the CRTC? You are talking about new equipment coming to the market, and it must be approved before anyone else can apply.

un rapport d'essai. Ce rapport était envoyé à Industrie Canada et nous l'examinions. Si tout était parfait, nous émettions alors un certificat d'homologation et le produit pouvait être mis sur le marché.

À un moment donné, nous nous sommes rendu compte que le risque en ce qui a trait à l'équipement de télécommunication, qui est de l'équipement relié aux services comme les services téléphoniques, les télécopieurs et les modems, est moindre que le risque que comporte l'équipement radio. Nous avons donc décidé de maintenir l'homologation pour l'équipement radio mais d'être moins stricts en ce qui concerne l'équipement terminal. Nous exigeons toujours que les fournisseurs fassent mettre l'équipement à l'essai et présentent un rapport d'essai. Si le rapport d'essai dit que l'équipement est conforme aux exigences, alors, plutôt que de demander aux fournisseurs de nous envoyer l'équipement pour que nous l'examinions et que nous émettions un certificat, nous leur demandons tout simplement de nous envoyer un document, une déclaration de conformité, pour dire que le produit est conforme aux règlements pertinents d'Industrie Canada. Voilà la différence. Le nouveau processus est moins strict. Plutôt que de nous envoyer l'équipement avant que nous puissions émettre un certificat, ils nous envoient tout simplement une lettre nous disant que le produit est conforme.

Le sénateur Adams : Ma question est un peu différente. Les frais d'utilisation diminueront de plus de 50 p. 100. Une entreprise qui vend des téléphones ou de l'équipement radio inclut habituellement dans le prix le coût de distribution à d'autres entreprises. Si je veux acheter quelque chose et que je vis au Nunavut, cela me coûtera plus cher. Puisque les frais d'utilisateur vont maintenant baisser, la société va-t-elle réduire le prix de certains de ces produits?

Les gens se préoccupent constamment des coûts.

M. Beaudoin : Nous espérons pouvoir transmettre certains avantages aux consommateurs, mais ils seront transmis sous différentes formes. J'ai mentionné des frais de 11 ¢, mais cela représente d'autres coûts — peut-être des coûts de rétention et les coûts liés au maintien d'un stock différent. L'industrie nous a dit que ces coûts étaient considérables.

L'avantage réel, et c'est pour cette raison qu'il y aura peut-être des avantages sous différentes formes, découle du fait que nous tentons de maintenir un marché concurrentiel. Nous espérons que ce marché concurrentiel fera des pressions sur les prix et qu'à mesure qu'une société commencera à épargner de l'argent, puisqu'elle aura moins de coûts liés à son produit, ces économies seront transmises aux consommateurs.

La rationalisation que nous sommes en train d'effectuer pourrait faciliter l'introduction de toutes sortes de produits : la diversité des produits et une introduction plus rapide de nouveaux produits. Dans l'ensemble, nous espérons certainement que certains avantages seront transmis aux consommateurs.

Le sénateur Adams : En ce qui concerne l'approbation finale pour la radio et le téléphone, est-ce que le CRTC a approuvé quoi que ce soit? Vous parlez de nouvel équipement qui arrive sur le marché, et il doit être approuvé avant que qui que ce soit d'autre puisse faire la demande.

There are 26 communities in Nunavut, and we have a couple of different community radio stations that belong to some of the companies. We have two stations: One is CBC and the other is local. How does the approval apply to their equipment needs?

Mr. Guevara: If you are talking about equipment that a broadcaster purchases and installs, that falls under the realm of the CRTC. We regulate only equipment at the user end, such as telephone sets, modems and fax machines. The carrier who installs the equipment for the purpose of providing services is regulated by the CRTC, and we are mutually exclusive.

Mr. Beaudoin: From an equipment perspective, we want to ensure that even if the equipment is used by the broadcaster as radio equipment, it still must be certified to some extent. We ensure it is certified.

When it comes to the system and putting the equipment together in order to provide a broadcasting service, the CRTC then becomes involved and decides whether the broadcasting undertaking is following guidelines.

As far as we are concerned, we ensure the equipment broadcasters need is available in Canada for them to utilize.

Senator Adams: Presently, once a certificate has been obtained by a user, must they renew that certification every year like any other business, or is that only a one-time occurrence?

Mr. Beaudoin: As far as we are concerned, a specific product is registered only once. That is one aspect that we wanted to go toward. The labelling fee was a recurring fee. If a user wanted more labels, they were required to renew. It was an administrative burden on their part.

This current user fee will be a one-time fee.

The Chairman: Any other questions?

[Translation]

Thank you for coming this morning and informing us about the file that is being studied by the committee, and that we will be returning to during the coming weeks.

[English]

Honourable senators, tomorrow our meeting will take place at 6:30 p.m. with Minister Lawrence Cannon in room 2, Victoria Building. Dinner will be served at 5:45 p.m. The meeting will be televised.

The committee adjourned.

Il y a 26 collectivités au Nunavut, et nous avons quelques stations de radio communautaire qui appartiennent aux mêmes entreprises. Nous avons deux stations : il y a la radio anglaise de Radio-Canada et une autre station locale. Comment est-ce que l'approbation s'applique à leurs besoins en équipement?

M. Guevara : Si vous parlez d'équipement qu'un radiodiffuseur achète et installe, cela relève du CRTC. Nous ne réglementons que l'équipement pour l'utilisateur, c'est-à-dire les appareils téléphoniques, les modems et les télécopieurs. Le transporteur qui installe l'équipement pour fournir des services est réglementé par le CRTC, et nous sommes mutuellement exclusifs.

M. Beaudoin : Du point de vue de l'équipement, nous voulons nous assurer que même si l'équipement est utilisé par le radiodiffuseur comme de l'équipement radio, il doit quand même être homologué dans une certaine mesure. Nous nous assurons qu'il est homologué.

Pour ce qui est du système et de l'installation de l'équipement pour offrir un système de radiodiffusion, le CRTC intervient et décide si l'entreprise de radiodiffusion suit les lignes directrices.

Pour notre part, nous nous assurons que l'équipement dont les radiodiffuseurs ont besoin est disponible au Canada pour qu'ils puissent l'utiliser.

Le sénateur Adams : À l'heure actuelle, une fois qu'un certificat a été obtenu par un utilisateur, doit-il renouveler cette homologation chaque année comme toute autre entreprise ou doit-il l'obtenir une seule fois?

M. Beaudoin : En ce qui nous concerne, un produit spécifique n'est enregistré qu'une seule fois. Il s'agit là d'un élément que nous voulions mettre en place. Les droits d'étiquetage étaient récurrents. Si un utilisateur voulait d'autres étiquettes, il était tenu de renouveler. C'était un fardeau administratif pour les utilisateurs.

Les frais d'utilisateur dont on parle ici ne seront payés qu'une fois.

Le président : Y a-t-il d'autres questions?

[Français]

Nous vous remercions d'être venus ce matin nous rencontrer afin de nous donner davantage d'informations sur le dossier à l'étude au comité, et sur lequel nous reviendrons dans les prochaines semaines.

[Traduction]

Honorables sénateurs, la séance de demain aura lieu à 18 h 30 et nous recevrons le ministre Lawrence Cannon dans la pièce 2 de l'édifice Victoria. Le dîner sera servi à 17 h 45. La séance sera télévisée.

La séance est levée.

OTTAWA, Wednesday, October 4, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:42 p.m., to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*Translation*]

The Chairman: Welcome, Minister, to your first meeting with the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

We normally ask the minister how long he can give us.

The Honorable Lawrence Cannon, P.C., MP, Minister of Transport, Infrastructure and Communities: I am in no hurry.

The Chairman: I would ask that you begin by making your presentation, and then we will move on to the usual question and answer period.

[*English*]

We are here to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, East Coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Minister Cannon, we are pleased to have you with us tonight. With you is Ms. Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy, and Mr. Emile Di Sanza, Director General, Marine Policy.

Mr. Cannon: I am pleased to appear before this committee today for the first time. Allow me to compliment the committee for its focus on a critical component in the global supply chain, namely container traffic.

Along with the people beside me, I am also accompanied by Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy, and Graham Pettifer, Chief, Security Marine Policy; they are here to lend support for more technical questions. Some appeared before this committee on June 20 of this year.

I will begin by providing some background on my expanded portfolio and how this coincides with some of the new challenges and opportunities we face in a rapidly changing global environment.

I will talk about current legislation as well as legislation you can look forward to seeing in the future.

OTTAWA, le mercredi 4 octobre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 42, afin d'étudier et de faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuellement manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada. Le comité étudie également afin de faire rapport, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente : Je vous souhaite la bienvenue, monsieur le ministre, à cette première rencontre avec le Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Normalement, on demande au ministre le temps qu'il a.

L'honorable Lawrence Cannon, C.P. député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités : J'ai tout mon temps.

La présidente : Nous allons vous entendre d'abord et ensuite, nous allons poser les questions d'usage.

[*Traduction*]

Nous sommes ici pour étudier et faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneur de la côte Est et les ports à conteneurs du centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Monsieur le ministre, nous sommes heureux de vous avoir parmi nous ce soir. Mme Kristine Burr, sous-ministre adjointe, Politiques, et M. Emile Di Sanza, directeur général, Politique maritime, vous accompagnent.

M. Cannon : Je suis heureux de comparaître devant votre comité pour la première fois. Permettez-moi de féliciter le comité du fait qu'il se penche sur une composante essentielle de la chaîne d'approvisionnement mondiale, à savoir le trafic conteneurs.

Je suis également accompagné par Helena Borges, directrice générale, Politiques de transport de surface, et Graham Pettifer, chef, Politique de la sûreté maritime. Ils sont présents afin de m'apporter leur soutien en ce qui concerne certaines questions plus techniques. Certains d'entre eux ont comparu devant le comité le 20 juin 2006.

Je commencerai par vous donner certains renseignements sur mon portefeuille élargi et la manière dont il correspond à certains des nouveaux défis et des nouvelles possibilités qui se présentent à nous dans un environnement mondial en rapide évolution.

Je vous parlerai des lois actuelles ainsi que des projets de loi que vous pouvez vous attendre à voir déposer à l'avenir.

[Translation]

As you can expect, I was delighted to see that transportation, infrastructure and communities would all be included in my responsibilities. It simply makes sense to me that these three areas be combined.

[English]

Transportation gateways and trade corridors reach from the heart of our cities, through networks that span our country to borders, ports and airports that link us to the rest of the world. One only needs to look at the automotive sector, for example. A vehicle part may cross the United States-Canada border an estimated seven times in the production of a vehicle. Canadian produced automotive parts can travel world-wide as inputs to other assembly processes based offshore.

We must ensure that federal policies and legislation continue to strengthen our national transportation system; getting them right matters for competitiveness, of course. Canada's new government understands the needs for integrated and coherent policies. This government understands the need for accountability. That is why, through Budget 2006, I was tasked with leading discussions with provincial and territorial governments to help define the federal role in infrastructure.

Now we hope that this will put federal funding on a predictable long-term track and ensure accountability to all Canadians for infrastructure investments by all governments.

[Translation]

We are supporting practical and specific measures in four interrelated areas: first, sustainable infrastructure; second, gateways and trade corridors; third, transportation security; and, fourth, strong communities.

Mainly, all of these new actions, as well as the crucial, ongoing work of transport, infrastructure and communities, will be supported by a foundation of sound management, focused and effective government, respect for jurisdiction, and a range of new measures to ensure transparency and accountability. I will be seeking input on how to implement these commitments.

I will be seeking to build meaningful partnerships to help us move forward. I am working with my counterparts in provincial, territorial and municipal governments, with my cabinet and caucus colleagues, and with all of you. I look forward to hearing the views of this committee as well, Madam Chairman.

[Français]

Comme vous pouvez vous y attendre, j'étais ravi de voir que les transports, l'infrastructure et les collectivités seraient tous inclus dans mes responsabilités. C'est une question de bon sens pour moi que ces trois domaines soient regroupés.

[Traduction]

Les portes d'entrée et les corridors commerciaux partent des centres-villes de nos agglomérations et assurent les liaisons avec le reste du monde par l'entremise de réseaux nationaux vers nos frontières, nos ports et nos aéroports. Il suffit de regarder ce qui se passe dans le secteur automobile, par exemple. Une pièce automobile peut traverser la frontière américano-canadienne sept fois au cours de la production d'un véhicule. Les pièces automobiles produites au Canada peuvent être transportées partout dans le monde en tant qu'intrants pour d'autres processus d'assemblage à l'étranger.

Nous devons nous assurer que les politiques et les lois fédérales continuent à renforcer nos réseaux de transport nationaux. S'assurer qu'ils sont appropriés est une question de compétitivité. Le nouveau gouvernement du Canada comprend qu'il est nécessaire d'avoir en place des politiques intégrées et cohérentes. Notre gouvernement comprend la nécessité de rendre des comptes. C'est la raison pour laquelle j'ai reçu comme mission, par l'entremise du Budget 2006, d'entamer des discussions avec les gouvernements provinciaux et territoriaux afin d'aider à définir le rôle fédéral au chapitre de l'infrastructure.

Nous espérons que cela aiguillera le financement fédéral vers une voie prévisible à long terme et assurera l'obligation de rendre compte aux Canadiens des investissements en matière d'infrastructure de tous les gouvernements.

[Français]

Des mesures pratiques dans quatre secteurs interdépendants : D'abord une infrastructure durable, deuxièmement des portes d'entrée et des corridors commerciaux, troisièmement la sûreté des transports et, en quatrième lieu, des collectivités solides.

Enfin, toutes ces nouvelles mesures ainsi que le travail permanent essentiel du ministère des Transports, de l'infrastructure et des collectivités seront fondées sur une gestion saine, un gouvernement ciblé et efficace, le respect des sphères de compétence et diverses mesures afin d'assurer la transparence et l'obligation de rendre compte. Je rechercherai des suggestions quant à la manière de mettre en œuvre ces engagements.

Je chercherai à établir des partenariats utiles pour nous aider à progresser. Je collabore avec mes homologues des gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, avec mon cabinet et avec les collègues de mon caucus et avec vous tous. Je suis également impatient d'entendre les opinions de votre comité, madame la présidente.

[English]

Canada's new government has been moving forward on specific items in Budget 2006. It will advance the efficiency, safety, security and sustainability of the transportation system. In fact, in Budget 2006, this government committed to investing an unprecedented total of \$16.5 billion in infrastructure initiatives.

A strong economy depends, in large part, on the confidence of both businesses and consumers in the safety and security of the transportation system as well as on the security of other types of infrastructure, including safe and clean water. Consequently, the budget included \$1.4 billion for enhanced national security.

In June of this year, I was proud to stand with the Prime Minister when, as a result of this commitment, he announced an investment of \$254 million over two years to bolster air, rail, transit and marine security measures that will help increase Canada's capability to detect and respond to a potential terrorist attack. Although Canada has always had one of the safest transportation systems in the world, this Prime Minister understood the importance of going further. He understood that the transportation sector is directly related to the economic well-being of Canada and indeed the safety of all Canadians.

[Translation]

At this point, I would like to return to and expand upon specific measures within one area mentioned earlier with respect to the mandate of this new portfolio — gateways and trade corridors. I want to be perfectly clear — for a trading economy such as Canada's, we must not only maintain our competitive advantage in a new era of global commerce, but we must continually strive to become more efficient and more competitive with the rest of the world.

[English]

In the last decade, we have witnessed the emergence of a globally and competitively integrated Asian economic force. It is led by Japan, China, India and Korea and shows no signs of slowing down. Quite simply, Canada must compete on this new playing field. Making inroads into Asia is essential to our economic well-being. Integrated transportation planning is key to the development of long-term solutions.

In your last meeting, Kristine Burr, Assistant Deputy Minister of Policy in my department, described the number of gateway councils we have throughout Canada and why it is important that these councils and the Government of Canada work together to better understand freight and passenger flows and the demands that are placed on the transportation system.

[Traduction]

Le nouveau gouvernement du Canada a réalisé des progrès sur des éléments précis du Budget 2006 qui accroîtront l'efficacité, la sûreté, la sécurité et la viabilité du réseau de transport. En fait, dans le Budget 2006, notre gouvernement s'est engagé à investir un montant total sans précédent de 16,5 milliards de dollars dans des initiatives d'infrastructure.

Une économie forte dépend, en grande partie, de la confiance des entreprises et des consommateurs dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport, ainsi que dans la sécurité d'autres types d'infrastructures, y compris de l'eau salubre et pure. Par conséquent, le budget a inclus 1,4 milliard de dollars pour l'amélioration de la sécurité nationale.

En juin dernier, j'étais fier d'être aux côtés du premier ministre lorsqu'il a annoncé, à la suite de cet engagement, un investissement de 254 millions de dollars sur deux ans afin de soutenir la sûreté aérienne, ferroviaire, maritime et du transport en commun, des mesures qui aideront à améliorer la capacité du Canada de détecter une attaque terroriste éventuelle et d'y répondre. Même si le Canada a toujours eu l'un des réseaux de transport les plus sûrs au monde, le premier ministre a compris l'importance d'aller plus loin. Il a compris que le secteur des transports avait un rapport direct avec le bien-être économique du Canada et avec la sécurité de tous les Canadiens.

[Français]

J'aimerais maintenant revenir aux mesures particulières que j'ai mentionnées auparavant concernant le mandat de ce nouveau portefeuille, c'est-à-dire les portes d'entrée, les corridors commerciaux, et le développer. Je tiens à être parfaitement clair sur une économie fondée sur les échanges commerciaux ; nous devons non seulement maintenir notre avantage concurrentiel dans une nouvelle époque de commerce mondial, mais nous devons nous efforcer en permanence d'améliorer notre efficacité et notre compétitivité face au reste du monde.

[Traduction]

Au cours de la dernière décennie, nous avons assisté à l'émergence d'une force économique asiatique intégrée à l'échelle mondiale et concurrentielle. Cette force est guidée par la Chine, le Japon, l'Inde et la Corée, et elle ne manifeste aucun signe de ralentissement. Le Canada doit tout simplement faire concurrence sur ce nouveau terrain. Il est primordial de percer le marché asiatique pour le bien-être de notre économie. La planification intégrée des transports est essentielle pour l'élaboration de solutions à long terme.

Lors de votre dernière réunion, Mme Kristine Burr, sous-ministre adjointe des politiques de mon ministère, a décrit le nombre de conseils des portes d'entrée que nous avons au Canada et pourquoi il est important que ces conseils et le gouvernement du Canada collaborent afin de mieux comprendre les flux de marchandises et de passagers ainsi que les exigences imposées au réseau de transport.

Ms. Burr also took the opportunity to impress upon you the magnitude of the change that is occurring with projections of exponential growth. Some of these numbers bear repeating. Container traffic between North America and Asia is forecasted to grow from 15.3 million container units in 2003 to 33.5 million in 2015. The value of this trade is projected to reach \$75 billion by 2020, up from \$35 billion currently, contributing \$10.5 billion annually to the Canadian economy. These are more than just numbers. They represent opportunity, economic growth and jobs for Canadians.

However, there have been challenges on the way. You are all familiar with backlogs, border delays and bottlenecks, which have tied up goods, people and capital in recent years. We must address those challenges. Simply put, acting strategically to seize intersecting trade, transportation, and geographic opportunities will advance Canada's economic competitiveness.

We have significant advantages on our side, including geography. For example, both Vancouver and Prince Rupert enjoy natural advantages. They are closer to China than ports in the U.S., and both have deepwater ports, ideal for the new post-Panamax vessels now emerging in international shipping.

The Government of Canada recognizes these advantages and has been working in partnership with key public and private sector partners to address the need for more integrated approaches to transportation policy, planning and investment. In this regard, there have also been some new developments that have occurred since Transport Canada officials last met with your committee. I am pleased have this opportunity to bring them to your attention.

Because of the enormous growth in Asia-Pacific trade, we know that transportation patterns in the lower B.C. mainland are changing. These recent economic trends have generated strong support for exploring the potential for amalgamating the Vancouver, North Fraser and Fraser River port authorities. Since early July of this year, Transport Canada and the three port authorities have been in discussions on a new integrated port authority, with the development of a high-level business case being a critical component.

This port initiative is consistent with the development of the Asia-Pacific gateway and trade corridor. The benefits of an integrated port authority include improved land use planning, coordination of operations and a unified international port marketing strategy.

Mme Burr a également saisi cette occasion pour vous montrer l'ampleur du changement qui se produit, avec des prévisions de croissance exponentielle. Certains de ces chiffres valent la peine d'être répétés. Il est prévu que le trafic conteneurs entre l'Amérique du Nord et l'Asie augmente, pour passer de 15,3 millions de conteneurs en 2003 à 33,5 millions en 2015. Il est prévu que la valeur de ce commerce atteindra 75 milliards de dollars d'ici à 2020, comparativement à 35 milliards de dollars actuellement, rapportant 10,5 milliards de dollars par an à l'économie canadienne. Ce sont bien plus que des chiffres. Ces données représentent une occasion, une croissance économique et des emplois pour les Canadiens.

Cependant, il y a eu des difficultés en cours de route. Vous connaissez bien les problèmes des commandes en attente, des retards et des goulots d'étranglement à la frontière qui ont retardé les marchandises, les gens et les capitaux ces dernières années. Nous devons surmonter ces difficultés. En termes simples, nous devons prendre des mesures stratégiques pour tirer parti des possibilités conjuguées qu'offrent le commerce, les transports et la géographie pour faire progresser la compétitivité économique du Canada.

Nous avons des atouts importants de notre côté, y compris la géographie. Par exemple, Vancouver et Prince Rupert sont des villes avec des avantages naturels. Elles sont plus proches de la Chine que les ports américains, et elles sont toutes deux des ports en eau profonde qui sont parfaits pour les nouveaux navires d'une jauge supérieure à celle des navires Panamax dans la navigation internationale.

Le gouvernement du Canada reconnaît ces avantages et travaille en partenariat avec les principaux partenaires des secteurs public et privé afin de faire face aux besoins d'approches plus intégrées de la politique des transports, de la planification et de l'investissement. À cet égard, certains nouveaux développements se sont également produits depuis que les représentants de Transports Canada ont rencontré votre comité. Je suis ravi d'avoir cette possibilité de les porter à votre attention.

En raison de l'énorme croissance du commerce de l'Asie-Pacifique, nous savons que les cycles de transport du Lower Mainland de la Colombie-Britannique changent. Ces dernières tendances économiques ont entraîné un soutien fervent de l'étude des possibilités de fusion des administrations portuaires de Vancouver, du North Fraser et du fleuve Fraser. Depuis le début de juillet 2006, Transports Canada et les trois administrations portuaires sont en pourparlers au sujet d'une nouvelle administration portuaire intégrée, avec pour composante essentielle l'élaboration d'une analyse de rentabilisation de haut niveau.

Cette initiative portuaire est cohérente avec le développement de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique. Les avantages d'une administration portuaire intégrée incluent une meilleure planification de l'utilisation des terres, la coordination des opérations et une stratégie unifiée de commercialisation des ports internationaux.

I am encouraged by the proactive role that has been taken by the port authorities, in concert with the federal government and other interested parties, in developing this promising opportunity. Perhaps most significant regarding the integrated approach of transportation policy, planning and investment, was the announcement in Budget 2006 of an investment of \$591 million by the government in the Asia-Pacific gateway. This approach promises to maximize the contribution of Canada's transportation system to long-term prosperity.

Some competitive gains might be easily achieved through minor changes to public policy and regulation. When my officials consulted with stakeholders on freight intermodalism, some of our largest retailers told them that provisions in our customs tariff that limit the use of international marine containers in domestic commerce are creating inefficiencies in the supply chain management. Not only do the rules make it difficult for shippers and retailers to optimize their use of containers, they are also part of the explanation for the large number of empty containers that are regularly moved over our transportation system.

Transport Canada commissioned a review of the regulations governing international marine containers, which I believe my officials have provided to your committee. The issue is also mentioned in the material provided in response to the questions from your committee.

Stakeholders and experts have raised the tariff as a problem and we are examining it further through a study on the use of containers in Canada currently under way. We would welcome the committee's views on this issue.

[Translation]

Understandably, Madam Chairman, members of this committee have also expressed a desire to know what the government of Canada is doing with respect to security at our ports. I am happy to report that there are a number of programs in place.

First is the government of Canada's \$115-million commitment to the Marine Security Contribution Program, which assists ports and marine facilities with security enhancements. In June, the prime minister's announcement allowed domestic ferries to be included as funding recipients under this program, giving them two additional years to apply.

Second is the marine transportation security clearance program, which was announced in June and builds on this government's commitments to secure our borders and strengthen national security. The program will reduce the risk of security threats by preventing unlawful interference with the marine

Je suis encouragé par le rôle proactif assumé par les administrations portuaires de concert avec le gouvernement fédéral et d'autres parties intéressées par l'élaboration de cette possibilité prometteuse. Cependant, le plus important en ce qui concerne l'approche intégrée de planification de la politique des transports et de l'investissement est peut-être l'annonce dans le Budget 2006 d'un investissement de 591 millions de dollars par le gouvernement du Canada dans la porte de l'Asie-Pacifique. Cette approche permettra d'optimiser la contribution du réseau de transport canadien à une prospérité à long terme.

Certains gains concurrentiels peuvent facilement être obtenus grâce à des changements mineurs de politique publique et de réglementation. Lorsque mes représentants ont consulté les parties intéressées par l'intermodalisme du fret, certains de nos détaillants les plus importants leur ont dit que les dispositions du tarif des douanes limitant l'utilisation des conteneurs maritimes internationaux dans le commerce intérieur créent des pratiques non efficaces dans la gestion de leur chaîne d'approvisionnement. Non seulement les règles permettent difficilement aux expéditeurs et aux détaillants d'optimiser l'utilisation de leurs conteneurs, mais elles expliquent également en partie le nombre important de conteneurs vides qui transitent régulièrement dans notre réseau de transport.

Transports Canada a fait effectuer un examen de la réglementation régissant les conteneurs maritimes internationaux qui, je pense, a été remis à votre comité par mes représentants. Cette question est également mentionnée dans le matériel présenté en réponse aux questions du comité.

Les parties intéressées et les experts ont soulevé cette question du tarif des douanes comme étant un problème et nous l'examinons plus en détail grâce à une étude sur l'utilisation des conteneurs au Canada qui est en cours actuellement. Nous serions heureux d'obtenir les opinions du comité à cet égard.

[Français]

Les membres de votre comité, madame la présidente, ont également exprimé le désir de savoir ce que le gouvernement du Canada fait pour la sûreté de nos ports. Je suis heureux de vous informer qu'un certain nombre de programmes sont en place.

Premièrement, il y a l'engagement du gouvernement du Canada d'octroyer 115 millions de dollars au Programme de contribution pour la sûreté maritime, afin d'améliorer la sécurité des ports et les installations maritimes. En juin dernier, le premier ministre a donné son autorisation afin que les traversiers nationaux soient inclus dans ce programme à titre de bénéficiaire du financement, ce qui leur a donné deux ans de plus pour présenter une demande.

Deuxièmement, le programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime annoncé en juin dernier mise sur les engagements de notre gouvernement d'assurer la sécurité de nos frontières et de renforcer la sécurité nationale. Ce programme assurera la sécurité de tous les Canadiens et empêchera une

transportation system. It would do so by conducting background checks on marine workers who perform certain duties or who have access to certain restricted areas.

This government recently contributed \$500,000 to the International Maritime Organization's International Maritime Security Trust Fund. Canada's contribution is the largest contribution ever made to the fund by a single member state.

Finally, this government has also committed to enhancing policing at Canada's ports. Transport Canada is currently working with the RCMP and other agencies to develop options for an integrated and better coordinated approach to policing at ports. This is a priority for Canada's new government.

[English]

That is why we are working closely with the Canada Border Services Agency, other government departments and the rail and trucking industries to ensure the security of container traffic transiting in Canada.

While addressing challenges, we are keeping our number one priority, the safety and security of Canadians, at the forefront.

[Translation]

In the post-September 11 world, the federal government is taking very seriously the safety and security of its international border crossings — specifically, bridge and tunnel infrastructure — and this new legislation will give us the necessary tools to carry out this responsibility.

In other words, we are asking Parliament for the powers and the levers needed to continue developing efficient, safe and secure border crossings.

[English]

In closing, I want to thank you for the opportunity to speak to you today about the vision I have for this portfolio and the great work that lies ahead for us. I know you all have a strong interest in helping to move Canada forward as it addresses both its opportunities and its challenges in the changing world. The good news is that we are on the right track.

With our new department moving forward on transportation, infrastructure and communities, we will be able to fulfil this government's priorities and will have many opportunities for concrete improvements. Until then, thank you for listening and I will be listening to you all as well.

[Translation]

Honorable senators, I would like now to turn to any questions you may have.

ingérence illicite dans le réseau de transport maritime. Il le fera en procédant à des vérifications des antécédents des employés du secteur maritime qui exécutent certaines fonctions ou qui ont accès à certaines zones réglementées ou restreintes.

Notre gouvernement a récemment contribué 500 000 \$ au Fonds international d'affectation spéciale pour la sûreté maritime de l'Organisation maritime internationale. Cette contribution du Canada est la plus importante qu'un État membre n'ait jamais versé.

Enfin, notre gouvernement s'est également engagé à améliorer le maintien de l'ordre dans les ports du Canada. Transports Canada collabore avec la GRC et d'autres organismes, à l'heure actuelle, afin d'élaborer des options en vue d'une approche intégrée et mieux coordonnée du maintien de l'ordre dans les ports. Il s'agit d'une des priorités du nouveau gouvernement.

[Traduction]

C'est pour cette raison que nous travaillons en étroite collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada, d'autres ministères, le secteur ferroviaire et l'industrie du transport routier afin d'assurer la sûreté de ce trafic important de conteneurs en transit au Canada.

Tout en faisant face à ces défis, nous gardons notre première priorité, la sécurité et la sûreté des Canadiens, au premier plan.

[Français]

Depuis le 11 septembre, honorables sénateurs, le gouvernement fédéral prend très au sérieux la sécurité et la sûreté aux passages frontaliers internationaux; en particulier les infrastructures des ponts et des tunnels. Cette nouvelle mesure législative nous procurera les outils nécessaires pour assumer cette responsabilité.

En d'autres mots, nous demandons au Parlement les pouvoirs et les leviers nécessaires pour contribuer à améliorer l'efficacité, la sécurité et la sûreté aux passages frontaliers.

[Traduction]

Pour conclure, je tiens à vous remercier de m'avoir invité à vous parler aujourd'hui de ma vision pour ce qui est de ce portefeuille et du travail considérable qui nous attend. Je sais que vous souhaitez aider le Canada à aller de l'avant dans ce monde en pleine évolution qui présente des débouchés aussi bien que des défis à notre pays. La bonne nouvelle est que nous sommes sur la bonne voie.

Notre ministère, qui est nouveau, prend des mesures en matière de transport, d'infrastructures et de collectivités, et grâce à cela nous pourrions répondre aux priorités du gouvernement et ainsi de nombreuses occasions d'améliorations concrètes se présenteront à nous. En attendant, je vous remercie de m'avoir écouté, c'est maintenant à mon tour d'entendre ce que vous avez à dire.

[Français]

Honorable sénateurs, je suis maintenant prêt à répondre à vos questions.

The Chairman: Thank you, Minister. I would like to ask the first questions, and then I will hand over to my colleagues.

On August 8, we sent you a list of questions. I would like to discuss some of them so that we might better understand your approach to the problem we wish to study.

I would like to draw your attention to the first paragraph on page 2 of your letter, dated September 26. You state:

The government of Canada in general, and Transport Canada specifically, is responsible for promoting and shaping a climate for short- and long-term investment in transportation infrastructure through economic policy and regulation.

Yet, in the same breath, you add:

Private-sector entities make the majority of investment decisions.

You therefore seem to be of the view that it is mainly for the private sector, not the government, to lead the way in the field of transportation infrastructure. But, in response to question 6, you state that your 2003-04 consultation process confirmed that stakeholders view the market driven approach adopted by Transport Canada as valid.

You go on to say that the consultation process also revealed that stakeholders want more freight planning and better coordination between the different levels of government and the private sector.

What exactly do you see as being the rule of your department in freight planning, and where are you in terms of follow-up on the 2003-04 consultation processes?

Mr. Cannon: In light of the governance structures that are favored in, for example, our ports and our port authorities, investments are managed by boards of directors that have full decision-making powers.

When we talk about the role of the private sector, it is to this that we are specifically referring.

If I am not mistaken, the idea of a policy to encourage a virtually integrated network was born out of extensive consultation, including the consultations to which you referred.

Our government is continuing on the same track as the previous government, and we are providing the same level of funding. We are in the process of implementing a structure that will make us more competitive. This is something that we spoke about in the speech from the throne. This integrated network must serve as a basis and as an example. We would like to extend the practice to other Canadian regions that, although targeting

La présidente : Merci, monsieur le ministre. Je voudrais poser les premières questions et donner ensuite la parole à mes collègues.

Vous vous souvenez que nous vous avons écrit le 9 août dernier, une série de questions que nous vous avons fait parvenir. J'aimerais vous poser quelques questions afin de mieux comprendre votre approche générale face au problème que nous avons devant nous et que nous voulons étudier.

J'aimerais attirer votre attention sur le premier paragraphe de la page 2 de votre lettre du 26 septembre, où vous nous dites ceci :

Il incombe à l'ensemble du gouvernement du Canada, et tout particulièrement à Transports Canada, de favoriser et de créer un climat d'investissement à court et à long terme dans l'infrastructure des transports au moyen de politiques de règlements économiques.

Vous ajoutez aussi du même souffle que :

La plupart des décisions d'investissement sont prises par le secteur privé.

Vous semblez donc d'avis que l'initiative, en matière d'infrastructure des transports, doit revenir principalement au secteur privé et non à l'État. Mais vous nous dites aussi dans votre réponse, à la question 6, que le fruit de vos consultations avec les intervenants du milieu, en 2003-2004, a confirmé l'approche de votre ministère axé sur le marché.

Il en ressort aussi qu'on souhaite plus de planification pour le fret et une meilleure coordination entre les gouvernements et le privé.

Quel rôle précis envisagez-vous pour votre ministère dans la planification du fret et où en êtes-vous rendu pour donner suite aux résultats de la consultation de 2003-2004?

M. Cannon : De façon générale et d'entrée de jeu, je vous dirais que compte tenu des structures de gouvernance que nous retrouvons, par exemple dans nos ports et dans nos autorités portuaires, il s'agit là évidemment d'investissements qui sont générés par des conseils d'administration qui sont tout à fait autonomes de prendre les décisions.

Lorsque nous référons évidemment au rôle que le secteur privé peut jouer, nous référons spécifiquement à cela.

L'émergence d'une politique qui favorise un réseau quasi intégré a été une idée qui bien sûr a trouvé son fondement, si je ne m'abuse, à la suite de nombreuses consultations, entre autres les consultations auxquelles vous réferez.

Notre gouvernement a poursuivi sur la même lancée avec des fonds aussi importants que ceux du précédent gouvernement. Nous sommes à mettre en place une structure qui nous rendra plus compétitifs. Nous l'avons évoqué dans le discours du Trône. Ce réseau intégré doit servir de base et d'exemple. Nous voulons étendre cette pratique à d'autres endroits à l'intérieur du pays qui ciblent déjà d'autres marchés et qui rencontrent les mêmes

different markets, are facing the same problems as we are. I am now going to ask Mr. Di Sanza to address your question on containers.

Emile Di Sanza, Director General, Marine Policy, Transport Canada: Consultations are indeed regularly held between port user representatives and stakeholders involved in the transport system supply chain, in other words, representatives from the trucking sector, railway sector, and so forth. For example, conferences have been held on the forecast demand for the transportation of various commodities through various ports. The purpose of such conferences is to ensure that railway and trucking companies will be able to deliver the goods to where they are required.

The Chairman: Our research staff came across an exhaustive study entitled *Modal Integration in Support of Canada's Competitive Position in a Global Marketplace*; it was carried out by Continuum Services, on behalf of Transport Canada, and was completed in 2002. The department has followed up some of the study's recommendations. I was wondering whether the study has been of any use to you thus far, because there is no point in reinventing the wheel.

Mr. Cannon: I am going to ask Ms. Burr to answer your question.

Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy, Transport Canada: We are indeed familiar with the study and have used it as the starting point for our work. We are studying some of the recommendations. In keeping with the study's principal recommendation, we are placing a great deal of emphasis on the idea of an intermodal system.

The Chairman: You seem to still be focusing on the first study; it might be worthwhile considering other approaches.

Ms. Burr: Yes.

The Chairman: Environmental protection is of concern to us all. The transport sector is responsible for almost 30 per cent of greenhouse gas emissions. The economic growth that we have witnessed over the past few years has resulted in a greater demand for transporting goods and, consequently, a significant increase in greenhouse gases. First, I would like to ask you what Transport Canada is doing to encourage industry to use green technology? Second, do you believe that government has a role to play in the introduction and implementation of environmental practices? Short sea shipping encourages an optimal use of waterways, contributes to combating congestion on our roads and, in term, helps reduce greenhouse gases. Would you be able to tell us about Transport Canada's most recent initiatives to foster the use of short sea shipping?

Mr. Cannon: While I do not want to spark a political debate here, it has to be remembered, for example, that the most recent report of the environmental commissioner soundly reprimanded the federal government for its lack of action. We are lagging far behind on this issue. My colleague the Minister of the

difficultés que nous. Pour ce qui est de votre question sur les conteneurs, je vais demander à M. Di Sanza de poursuivre.

Emile Di Sanza, directeur général, Politique maritime, Transports Canada : Effectivement, des consultations ont lieu de façon régulière auprès des représentants et des usagers portuaires et des différents intervenants dans la chaîne d'approvisionnement du système des transports, c'est-à-dire les représentants du camionnage, des voies ferrées et autres. Il y a eu, par exemple, des conférences qui visaient les prévisions dans le cheminement des différentes commodités à travers les ports pour assurer la charge de travail, et que les chemins de fer et les compagnies de camionnage soient en mesure d'acheminer les marchandises.

La présidente : Le personnel de recherche du comité a découvert une étude exhaustive intitulée *Modal Integration in Support of Canada's Competitive Position in a Global Marketplace*, qui a été commandée par Transports Canada à Continuum Services et qui a été complétée en 2002. Le ministère a donné suite à certaines recommandations de l'étude. Cette étude vous a-t-elle été d'une quelconque utilité jusqu'à maintenant, parce qu'on ne voudrait pas avoir à recommencer la même chose?

M. Cannon : Je vais demander à Mme Burr de répondre.

Kristine Burr, sous-ministre adjointe des politiques, Transports Canada : Nous avons pris bonne note de cette étude, qui a servi de base à notre travail. Nous étudions certaines recommandations. Nous plaçons beaucoup d'emphase sur un système intermodal, qui était la principale recommandation de cette étude.

La présidente : Il faudrait peut-être se diriger vers d'autres types d'interventions, pourtant vous continuez à suivre la première étude.

Mme Burr : Oui.

La présidente : La protection de l'environnement nous préoccupe tous. Le secteur des transports génère près de 30 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre. La croissance que nous avons connue ces dernières années a considérablement augmenté les besoins en transport des marchandises et du même coup ces émissions de gaz. Premièrement, quelle est la nature du leadership de Transports Canada pour favoriser l'adoption par l'industrie de technologies qui favorisent l'environnement? Deuxièmement, croyez-vous que l'État doit jouer un rôle de soutien pour l'adoption et la mise en œuvre de pratiques saines pour l'environnement? Le transport maritime à courte distance facilite l'utilisation optimale des voies navigables, aide à réduire les congestions routières et, par le fait même, l'émission de gaz à effet de serre. Quelles sont les dernières initiatives de Transports Canada pour favoriser le transport maritime à courte distance, à condition de cela soit possible?

M. Cannon : Je ne voudrais pas engendrer un débat politique ici, mais si je prends à titre d'exemple le plus récent rapport du commissaire à l'environnement, il a littéralement grondé le gouvernement fédéral pour son inaction. Nous accusons un retard extraordinaire à ce chapitre. Ma collègue, la ministre de

Environment will be introducing a new approach to the environment in the near future. Our approach to the transport sector in its entirety will be key to resolving the problem of environmental degradation.

The Chairman: Do you believe that government as a supporting role to play in the introduction and implementation of sound practices?

Mr. Cannon: Government has considerable regulatory powers in many sectors, including this one. It also has a responsibility to move industry in the right direction.

The Chairman: What initiatives have Transport Canada undertaken to encourage short sea shipping?

Mr. Cannon: We held a meeting in Vancouver in April. It was the first meeting of its kind and brought together the sector's most important leaders, including the Mexican minister and the US secretary of transport. Canada has already made an important contribution to the development of a protocol and, thank to the work of our officials, we are continuing to move ahead with this initiative. I am going to ask Mr. Di Sanza to provide you with some additional information.

Mr. Di Sanza: Over the past few years we have held workshops across the entire country. We reached an agreement with the United States and Mexico to study best practices. We also approached the private sector and the port sector to see whether it would be possible to undertake joint pilot projects involving either studies or concrete initiatives. Short sea shipping services were introduced on the St. Lawrence River and other Canadian waterways.

We have also been looking at what is being done elsewhere, for example, short sea shipping has been in use in Europe for several years.

[English]

Senator Tkachuk: On page 4 of your presentation, you mention the value of trade in containers increasing from \$15.3 million to \$33.5 million in 2015 — a short period of 12 years. Is this container traffic evenly distributed among our Canadian ports or is it more focused in Vancouver? Do you have those figures?

Mr. Cannon: Senator, thank you for the question. On one of the questions you submitted, a breakdown is offered on the traffic in the various ports. I believe it is response B on question 3 in which we talk about Montreal, Halifax, Vancouver and Fraser River.

You are absolutely right to indicate that there is an increase in container traffic not only in Canada but also around the world. I had an opportunity to meet with some experts in that field from the United States who have been tracking the growth in container traffic around the world, and it is fairly significant. It is of course

l'Environnement, devra déposer une nouvelle approche d'ici peu à ce sujet. Le secteur des transports, tous les modes confondus, devra jouer un rôle essentiel dans le règlement de ce dossier.

La présidente : Croyez-vous que l'État doive jouer un rôle de soutien pour l'adoption et la mise en œuvre de pratiques saines?

M. Cannon : L'État réglemente considérablement dans plusieurs secteurs dont celui-ci. Il doit également indiquer la direction à suivre.

La présidente : Qu'en est-il des initiatives du ministère des Transports pour favoriser le transport maritime à courte distance?

M. Cannon : On a tenu une première rencontre à Vancouver au mois d'avril. Les grands dirigeants de ce secteur dont le ministre mexicain et le secrétaire américain des transports étaient réunis autour de la même table. Déjà le Canada a joué un rôle significatif dans le développement d'un protocole et, grâce à nos fonctionnaires, nous continuons d'agir en ce sens. Je laisse le soin à M. Di Sanza de compléter la réponse.

M. Di Sanza : Depuis quelques années, on a tenu des ateliers dans chacune des régions du Canada. On a conclu une entente avec les États-Unis et le Mexique afin d'étudier les meilleures pratiques à appliquer. En même temps, on a entrepris des démarches avec le secteur privé et le secteur portuaire pour voir s'il n'y aurait pas des projets pilotes qu'on pourrait entreprendre en partenariat, soit par l'entremise d'études ou d'éléments concrets. Des services ont commencé sur le fleuve Saint-Laurent mais ailleurs aussi au pays qui se rapprochent du transport maritime à courte distance.

On regarde les pratiques qui existent ailleurs, tel qu'en Europe, où c'est déjà en place depuis quelques années.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk : À la page 5 de votre allocution, vous dites que la valeur du commerce effectué par conteneurs va passer de 15,3 à 33,5 millions de dollars en 2015 — c'est-à-dire en seulement 12 ans. Ce trafic conteneurs est-il équilibré entre les différents ports canadiens ou bien se trouve-t-il principalement à Vancouver? Avez-vous ces chiffres?

M. Cannon : Merci monsieur le sénateur de cette question. Pour l'une des questions que vous nous avez soumises, nous vous présentons une ventilation du trafic conteneurs pour les différents ports. Je pense que c'est la réponse B à la question 3, et nous vous donnons des chiffres pour Montréal, Halifax, Vancouver et le fleuve Fraser.

Vous avez raison de souligner que l'augmentation du trafic conteneurs s'effectue non seulement au Canada mais partout dans le monde. J'ai eu l'occasion de rencontrer des spécialistes américains dans ce domaine qui suivent la croissance du trafic conteneurs dans le monde, et c'est une croissance importante.

the way of the future. I strenuously believe that we have to be engaged in that process and we have to do everything in our power to help these trade corridors along.

As I was mentioning in French before to the chairman, it would seem to me that a seamlessly integrated approach would be the one to follow, which would give us a competitive edge with our American neighbours.

That being said, I would indicate that we have to be able to share best practices and move forward on those examples that give us the appropriate leverage. Of course a lot of money has been committed to that purpose, but beyond the money — and that is why I am coming back to the integrated approach of our department — this department offers the opportunity not only in terms of infrastructure but also in terms of regulations. We did not allude to the issue from a couple of years ago of trucking problems in the Vancouver port, but we do have the regulatory tools now to be able to have this integrated approach or at the very least move that forward.

Perhaps Mr. Di Sanza can speak to the numbers.

Mr. Di Sanza: In terms of magnitude, considering containers to and from Asia, by 2015 we are looking at about 13 million metric tons moving between Canada and Asia, including both imports and exports. In Western Europe we are looking at approximately 11 million metric tons. There is a higher number, a bit more growth, on the Asian side, which would tend to favour the ports in Western Canada.

However, there are various movements. There is contemplation now of coming through the expanded Panama Canal onto the East Coast; some of that traffic might end up at Halifax, a bit less at Montreal. There are various initiatives at play on the East Coast as well in terms of targeting India, for example, through the Port of Halifax via the Suez Canal. While Asia is certainly well-positioned for growth through the West Coast ports, there are a number of other elements in play on the global supply chain.

Senator Tkachuk: I know that we all want an integrated approach, which is a positive thing, but I have driven in Vancouver and they cannot even decide how to build a four-lane rather than a two-lane bridge. They have been discussing it for 20 years. Meanwhile in Hong Kong they built an island in the ocean and built an airport because they needed one. How are the highways? Are the Province of British Columbia and the City of Vancouver working together in a meaningful way to develop the traffic that will come to that port? Then you have to put it on a truck or a train and haul it out of there. Right now it is hard to get a car through some of that territory, let alone double the number of trucks that may be running through there.

Cela représente bien entendu l'avenir. Je suis convaincu que nous devons participer à ce processus et nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour aider au bon fonctionnement de ces corridors commerciaux.

Comme je viens de le dire en français à la présidente, à mon avis la meilleure approche serait une approche intégrée homogène qui nous donnerait un avantage concurrentiel par rapport à nos voisins américains.

Cela étant dit, nous devons être en mesure d'échanger nos pratiques exemplaires et d'aller de l'avant dans les cas qui nous confèrent une influence appropriée. Bien entendu, des fonds importants ont été affectés à cet effet, mais au-delà de l'élément financier — et c'est pour cela que je reviens sur cette approche intégrée du ministère — notre ministère propose non seulement des solutions en matière d'infrastructures mais également en matière de réglementation. Nous n'avons pas mentionné les problèmes qu'il y avait eu il y a deux ans environ dans le port de Vancouver à cause des camions, mais nous avons aujourd'hui les outils réglementaires qui nous permettent d'avoir cette approche intégrée, ou tout du moins de progresser.

Peut-être que M. Di Sanza peut vous en dire un peu plus sur les chiffres.

M. Di Sanza : Pour ce qui est de l'ampleur du trafic conteneurs à destination et en provenance de l'Asie, on prévoit un trafic de 13 millions de tonnes d'ici 2015 entre le Canada et l'Asie, ce qui comprend les importations et les exportations. On s'attend à ce que ce trafic atteigne 11 millions de tonnes pour l'Europe occidentale. La croissance asiatique est plus soutenue, ce qui avantage les ports de l'Ouest canadien et explique le chiffre plus élevé.

Cependant, il y a différentes tendances. On réfléchit en ce moment à la possibilité d'emprunter le canal de Panama élargi pour venir sur la côte Est, et donc une partie de ce trafic pourrait arriver à Halifax, un peu moins à Montréal. Il y a différentes initiatives actuellement concernant la côte Est, comme par exemple viser l'Inde au départ du port de Halifax via le canal de Suez. Certes, la croissance en provenance de l'Asie se fera certainement sentir dans les ports de la côte Ouest, mais il y a un certain nombre d'autres éléments qui entrent en jeu dans la chaîne d'approvisionnement mondial.

Le sénateur Tkachuk : Je sais que nous souhaitons tous une approche intégrée, ce qui est une bonne chose, mais je me suis rendu à Vancouver en voiture, et ils n'arrivent même pas à se décider comment construire un pont à quatre voies plutôt qu'un pont à deux voies. Cela fait 20 ans qu'ils en parlent. Dans le même temps, à Hong Kong, ils ont construit une île et un aéroport parce qu'ils en avaient besoin. Qu'en est-il des autoroutes? Est-ce que la province de Colombie-Britannique et la ville de Vancouver collaborent afin de gérer le trafic qui arriverait dans le port? Car il faut mettre les marchandises dans un camion ou dans un train pour les faire sortir du port. Actuellement, il est difficile de se déplacer en voiture dans certains endroits de la région, alors que se passerait-il si le nombre de camions sur les routes venait à doubler?

Do we have any mechanisms among the three levels of government so that these things can be moved along, planned in the future in some way to allow this integration to really take place in a meaningful way?

Mr. Cannon: I do not know how to approach this question because I want to be able to defend TransLink and all the extraordinary work that they have done in Vancouver. As you know, Greater Vancouver does not have auto routes running into downtown Vancouver. The city is not equipped that way. TransLink and the Government of British Columbia have been extremely creative in developing the Canada line, in putting in the millennium network, and addressing these issues in many ways.

I have spoken with Kevin Falcon, Minister of Transportation for the Government of British Columbia, and the Premier of British Columbia as recently as last week, and we have shared common knowledge and common purpose on the new infrastructure program.

We have put an unprecedented \$16.5 billion in Budget 2006 for infrastructure requirements. Whether through the gas tax that helps urban transit users or the highway and border infrastructure fund of \$2.4 billion, that budget will help us with infrastructure problems including crossings into the United States or the design and the architecture of our national highway system. As well, we have put roughly \$590 million into the Pacific Gateway project.

These amounts of money will reduce congestion, as you mentioned before, but at the same time give us the tools to be able to have this seamlessly integrated network, not only in the Lower Mainland, but also elsewhere throughout this whole trade corridor network. That is what we want to be able to do. We will be doing it also with the private sector's approach and their help, whether through public-private partnerships or, as I mentioned at the outset, what the harbour authorities are doing in their container traffic, the expansion of Delta Port, for example. Those are concrete examples of where this initiative is leading us.

Senator Tkachuk: In the Prairies we have our own issues with the Vancouver port, which is why we take such a strong interest in what is happening there.

The last time your officials were here, I believe we heard testimony that we do not get our fair share in Canada of the North American business at our ports; actually we get substantially less than what we would get if it were equally distributed by population. We are down the list there. It concerned us a little bit, but I was wondering whether we had focused on why that was. Is it a question of cost, marketing,

Existe-t-il des mécanismes entre les trois paliers de gouvernement pour pouvoir aller de l'avant, prévoit-on de les mettre en place à l'avenir pour que cette intégration puisse véritablement se faire?

M. Cannon : Je ne sais pas comment répondre à cette question car je souhaite être en mesure de défendre TransLink et le travail extraordinaire qu'ils ont effectué à Vancouver. Comme vous le savez, dans la région de Vancouver il n'y a pas d'autoroutes qui se rendent jusqu'au centre de Vancouver. La ville n'a pas été construite de cette façon. TransLink et le gouvernement de la Colombie-Britannique se sont montrés très créatifs dans l'élaboration de la ligne Canada, lorsqu'il s'est agi de mettre sur pied le réseau du millénaire, et pour régler ces problèmes de différentes façons.

J'ai parlé avec Kevin Falcon, ministre des Transports de la Colombie-Britannique, et avec le premier ministre de la Colombie-Britannique la semaine dernière, et nous avons discuté du nouveau programme d'infrastructure pour lequel nous avons un objectif commun.

Dans le cadre du Budget 2006, nous avons investi 16,5 milliards de dollars dans les besoins en infrastructure, montant sans précédent. Que ce soit grâce à la taxe sur l'essence qui aide les utilisateurs du transport en commun ou le fonds pour l'infrastructure routière et frontalière de 2,4 milliards de dollars, ce budget permettra de régler nos problèmes en matière d'infrastructure, qu'il s'agisse des passages frontaliers vers les États-Unis ou de la conception et de l'architecture de notre système autoroutier national. Nous avons également investi environ 590 millions de dollars dans le projet de la porte du Pacifique.

Ces montants permettront de réduire la congestion, comme vous l'avez déjà mentionné, tout en nous donnant les outils nécessaires pour créer ce réseau intégré homogène, non seulement dans le Lower Mainland mais également partout ailleurs dans ce réseau de corridors commerciaux. C'est notre objectif. Nous allons également collaborer avec le secteur privé, que ce soit dans le cadre de partenariats public-privé ou, comme je l'ai dit au début, dans le cadre des initiatives des administrations portuaires en matière de trafic conteneurs, comme l'expansion du port Delta, par exemple. Ce sont des exemples concrets qui ont été réalisés grâce à cette initiative.

Le sénateur Tkachuk : Dans les Prairies, nous avons également des problèmes à cause du port de Vancouver, ce qui explique que cette question nous intéresse autant.

Il me semble que la dernière fois que vos fonctionnaires étaient ici, on nous a dit que les ports canadiens n'obtenaient pas leur juste part des activités commerciales nord-américaines. En fait, notre part est très inférieure à ce qu'elle devrait être si elle était distribuée proportionnellement à la population. Nous sommes à la traîne dans ce domaine. Cela nous a un peu inquiétés, mais je me demandais si on avait essayé d'en

access or efficiency? Do Transport Canada officials know why we have been falling behind and have not been more aggressive?

Mr. Cannon: There is no one particular reason. We can invoke geography. We can invoke a certain number of measures that deal with behavioural patterns regarding unionization, ways to speed up the delivery of services, a whole gamut of issues.

Our port authorities are addressing that. It is worth talking about the initiative of bringing together the three port authorities in Vancouver to be able to speak with one common purpose and have one way of doing things. That signals to our Asia Pacific partners, and to those who want to do business with us, that we are looking for ways to be most efficient and effective in delivering our services. The specifics of that I will leave to Mr. Di Sanza.

There are other issues, but the ones we have brought forward are the most important. Those we are trying to tackle as we speak. Canada offers an exceptionally strong potential to increase our capacity, and the general direction we are giving with our budget and the tone we are bringing to it is certainly going in the right direction.

Mr. Di Sanza: We have looked at the competitiveness of Canadian ports, an issue that has come to light in the last couple of years. Along with the port association and the ports themselves we have studied whether there are any systemic disadvantages for Canadian ports. Overall, it is clear that Canadian ports are doing relatively well in the way that they can attract new markets, how they operate, their governance structure and so on. We have examined whether their access to capital is in any way affected, notwithstanding the issue of borrowing limits, which we can discuss if you like.

For the most part, given that there is private investment at Canadian ports, there is no evidence to indicate that the ports are disadvantaged in any way. They are able to attract new markets. They are favourably positioned from a geographical point of view, in many respects. They have sufficient draft to attract the new post-Panamax vessels, both on the West Coast and on the East Coast, as evidenced by the extent to which Canadian ports are used for trans-shipment of containers to the United States markets.

There are many technical details associated with the overall efficient operation of the ports. Overall, the Canadian ports are well run. That is not to say they could not improve on a number of different fronts, and they have been tackling those areas themselves by looking at best practices from other ports and at the introduction of new technologies. A prime example is that the port of Vancouver has introduced longer gate hours, looking at performance tracking to see how long it takes for the containers to move off the docks onto the railways or trucks.

comprendre les raisons. Est-ce une question de coût, de commercialisation, d'accès ou d'efficacité? Est-ce que les fonctionnaires de Transports Canada savent pourquoi nous accusons du retard et pourquoi nous ne nous sommes pas montrés plus agressifs?

M. Cannon : Il n'y a pas de raison particulière. Nous pouvons penser à l'aspect géographique. On peut également invoquer un certain nombre de mesures sur les schémas comportementaux relatifs à la syndicalisation, à la prestation rapide de services de livraison, et toute une série d'autres questions.

Nos autorités portuaires sont en train de se pencher sur ce problème. Il faut mentionner l'initiative qui consiste à rassembler les trois autorités portuaires à Vancouver pour déterminer les objectifs communs et uniformiser les pratiques. Cela montre à nos partenaires de l'Asie-Pacifique, et à ceux qui veulent faire affaires avec nous, que nous cherchons des façons d'assurer une prestation plus efficace et efficiente de nos services. Je laisserai M. Di Sanza vous parler des détails de cette initiative.

Il y a d'autres questions en jeu, mais celles que nous avons soulevées sont les plus importantes. Ce sont celles que nous sommes actuellement en train d'étudier. Le Canada a un potentiel extrêmement important d'augmenter ses capacités et, compte tenu des orientations de notre budget et du ton que l'on a choisi, nous sommes certainement dans la bonne voie.

M. Di Sanza : Nous avons examiné la compétitivité des ports canadiens, question qui a émergé ces deux dernières années. En coopération avec l'Association portuaire et les autorités portuaires elles-mêmes, nous avons tenté de déterminer s'il existait des désavantages systémiques pour certains ports canadiens. De façon générale, il est clair que les ports du pays se portent bien, dans la mesure où ils peuvent attirer de nouveaux marchés, compte tenu de leur fonctionnement, de leur structure de gouvernance, et cetera. Nous avons tenté de déterminer si leur accès au capital avait diminué, indépendamment de la question des limites d'emprunt, dont nous pouvons discuter si vous le souhaitez.

Pour la plupart, étant donné qu'il existe des investissements privés dans les ports canadiens, rien ne semble indiquer que certains soient désavantagés de quelque façon que ce soit. Ils ont la capacité d'attirer de nouveaux marchés. Ils sont en bonne position, et pas seulement du point de vue géographique. Ils ont suffisamment de tirant d'eau pour attirer les nouveaux bâtiments post-Panamax, à la fois sur la côte Ouest et la côte Est, comme le montre l'ampleur de la participation des ports canadiens au transbordement de conteneurs vers les marchés américains.

Il y a beaucoup de détails techniques qui entrent en jeu dont le fonctionnement efficace global des ports. De façon générale, ils sont bien gérés. Cela ne veut pas dire qu'ils ne pourraient pas s'améliorer, à plusieurs niveaux, et ils se sont attaqués à plusieurs problèmes eux-mêmes, en étudiant les pratiques exemplaires de leurs homologues et en adoptant de nouvelles technologies. Le port de Vancouver, par exemple, a proposé des heures d'ouverture prolongées; il a étudié le contrôle du rendement afin de déterminer combien de temps mettent les conteneurs pour passer du quai au wagon ou au camion.

Senator Tkachuk: To follow up on the chair's question about previous studies, I would ask for a little guidance for us. Where are we weak in our research and knowledge on the issues that we are studying? Where would you like to see us focus our efforts when we meet with stakeholders involved in containerization and ports? We may not follow your advice, but we need your advice.

Ms. Burr: One of our preoccupations is that we do not have good data. While we are doing our best to stay on top of all of the trends and to carefully monitor emerging issues, certainly more could be done to understand how the system works in an integrated way. More and more, we need to appreciate the implications of international supply chains. It is an issue that goes well beyond our Canadian boundaries. We need to look right from Asia Pacific into the heart of North America or from Europe into the heart of North America. I am not sure whether that is relevant from your standpoint, senator, but it certainly is something we need to understand.

Senator Tkachuk: We have talked at length about following where the containers go.

Senator Munson: Welcome, minister. Moments ago, you talked about the borrowing limit. Some industry observers, including the Canada Marine Act review panel, have talked about this. I question the ability of ports to make necessary investments. Do you plan to make any changes to the rules governing borrowing authority?

Mr. Di Sanza: We have been looking at the issue of borrowing limits in the context of examining the extent to which the process that is presently in play with the Canada Marine Act could impede the ability of ports to borrow effectively. We are looking at it also in terms of whether it provides, particularly the larger ports, with the necessary flexibility to deal with some of the market pressures they are facing. We have gotten a fair amount of input from the port community in that regard, and we have done a number of assessments looking at possible options, including possible amendments to the Canada Marine Act.

Having said that, however, it is useful to point out that the ports that have come forward seeking increases in borrowing limits have received them. It is not as if the provisions in the Canada Marine Act are an impediment per se to borrowing limits. One also has to examine to what extent there is still some scope for ports to use the line of credit, if you will, that they have. For the most part, there is still a considerable scope for ports to use that. There borrowing limits are not maxed out.

Senator Munson: I do not like to get into politics, but you are the minister, and I am an accidental politician. In Atlantic Canada, we liked the idea of a ports police — at least, that was my perception some time ago. Somehow it made people feel more comfortable to know there was a separate entity to deal with the mass of containers at the port. I noticed that in the 2006 election your government, the new Government of Canada, committed

Le sénateur Tkachuk : Pour revenir à la question du président au sujet des études précédentes, j'aimerais quelques éclaircissements. Pourquoi faisons-nous si peu de recherches et pourquoi avons-nous si peu de connaissances sur les questions que nous étudions? À quoi voudriez-vous que nous consacrons nos efforts lorsque nous rencontrons des intervenants dans les domaines de la conteneurisation et des ports? Nous sommes prêts à suivre vos conseils, mais vous devez nous les donner.

Mme Burr : Un des problèmes, c'est que nous n'avons pas de données fiables. Nous faisons de notre mieux pour connaître toutes les tendances et pour surveiller attentivement les questions émergentes, mais il est certain que l'on pourrait faire plus pour comprendre comment fonctionne le système de façon intégrée. De plus en plus, nous devons reconnaître les implications des chaînes d'approvisionnement internationales. C'est une question qui va bien au-delà de nos frontières. Il faut étudier le parcours de l'Asie-Pacifique au cœur de l'Amérique du Nord et celui de l'Europe au cœur de notre continent, également. Je ne sais pas si c'est pertinent dans votre travail, sénateur, mais c'est certainement quelque chose que nous devons comprendre.

Le sénateur Tkachuk : Nous avons parlé abondamment de l'idée de suivre les conteneurs.

Le sénateur Munson : Bienvenue, monsieur le ministre. Il y a quelques instants, vous avez parlé de la limite d'emprunt. Certains observateurs du secteur industriel, notamment le comité d'experts chargé de l'examen de la Loi maritime du Canada, ont soulevé cette question. Je me demande si les autorités portuaires ont la capacité de faire les investissements nécessaires. Avez-vous l'intention de changer les règles régissant le pouvoir d'emprunter?

M. Di Sanza : Nous étudions la question des limites de prêts pour déterminer dans quelle mesure le processus actuel, en vertu de la Loi maritime du Canada, nuit à la capacité des ports d'emprunter de façon efficace. Nous voulons également savoir si les ports, surtout les plus grands, ont la souplesse nécessaire pour faire face aux pressions du marché. La collectivité des ports nous a fourni une bonne rétroaction et nous avons évalué plusieurs options, y compris des amendements à la Loi maritime du Canada.

Ceci étant dit, il faut signaler que les ports qui ont demandé que leur limite d'emprunt soit augmentée l'ont obtenue. La Loi maritime du Canada n'est pas un obstacle en tant que tel aux limites d'emprunt. Il faut également déterminer dans quelle mesure il est approprié que les ports utilisent une marge de crédit, si vous voulez, comme ils le font. Pour la plupart, c'est une voie appropriée. Ces limites d'emprunt ne sont pas maximisées.

Le sénateur Munson : Je n'aime pas mélanger la politique, mais vous êtes le ministre et je suis homme politique par hasard. Dans le Canada atlantique, nous étions favorables à une police portuaire — du moins, il y a quelques années. Les gens se sentaient plus à l'aise de savoir qu'il y avait une entité distincte pour s'occuper des conteneurs au port. J'ai remarqué qu'au cours de l'élection de 2006, votre gouvernement, le nouveau

itself to re-establishing the federal ports police. Are you still on track to do that? Obviously, from your perspective, it is a wise thing to do.

Mr. Cannon: On that specific issue, yes, we did recognize the importance of increasing our policing capacity in the ports. We are considering a variety of options. My colleague Minister Day is looking at ways of doing it. We are not tied necessarily to creating a new police force. We do recognize the importance of being able to reach out to get the expertise that is available. Why, for instance, should we go out and create a new police force when, in Halifax or in Vancouver or in Montreal, we can use the appropriate services that are already there, if there is a possibility of working with them? The bottom line on this, Senator Munson, is that we are committed to increasing surveillance and policing in our ports.

Senator Munson: So “no” to a separate police force that was there before.

Mr. Cannon: That is correct, yes. We are looking at the options of being able to do it. I do believe, sir, that that was made clear during the campaign. We were not necessarily tied to one specific option.

Senator Munson: I have a separate question about the railway association and being competitive with Mexico and the United States. From what I have heard, the railway association feels that taxes must be lowered to help railways invest in new engines and trains. The railway industry paid some \$700 million in taxes in 2004. With the increase in container traffic, and in order to stay competitive or at least stay somewhere near the page, because we know the bulk of containers go through the United States, is there any proposal of lowering taxes?

Mr. Cannon: Being a former astute politician, as you pointed yourself out to be, or an accidental one —

Senator Munson: An accidental one.

Mr. Cannon: — and a full-time journalist, you know full well that that fiscal framework question should fall under the purview of my colleague Mr. Flaherty. In any government, the Minister of Finance has the final word on taxes.

I would say that there is not a tax burden strangling the industry. As a matter of fact, since Canadian National Railways was privatized — and I stand to be corrected on this — they are doing extremely well. That industry is doing very well. CN has been championed by its peers in the industry as being, over the last couple of years, one of the strongest recoveries, so kudos to the government that decided to go forward and privatize this.

There is still much work to be done in that area, of course, but I think that overall the industry is doing well and we are looking at ways to increase its efficiency.

gouvernement du Canada, s'est engagé à remettre sur pied la police de ports du Canada. Cela fait-il toujours partie de vos projets? Visiblement, vous êtes d'avis que c'était une bonne chose.

M. Cannon : Sur cette question, en effet, nous avons reconnu l'importance d'augmenter notre capacité policière dans les ports. Nous sommes en train d'envisager plusieurs options. Mon collègue, le ministre Day, se penche sur la façon de procéder. Nous ne sommes pas tenus de créer forcément une nouvelle force de police. Nous reconnaissons l'importance de pouvoir obtenir l'expertise existante. Par exemple, pourquoi créer une nouvelle force de police lorsque, à Halifax, Vancouver ou Montréal, nous pouvons avoir recours aux services appropriés qui existent déjà, si la coopération est possible? L'important, sénateur Munson, c'est que nous nous sommes engagés à augmenter la surveillance et l'attention policières dans les ports.

Le sénateur Munson : Alors vous êtes contre une force de police distincte, comme c'était le cas auparavant.

M. Cannon : C'est exact. Nous sommes en train d'examiner les différentes options qui nous permettront de le faire. Je crois que nous l'avons dit clairement pendant notre campagne. Nous n'avons pas décidé d'une option précise.

Le sénateur Munson : J'ai une question distincte au sujet de l'Association des chemins de fer et de la concurrence avec le Mexique et les États-Unis. D'après ce que j'ai entendu, l'Association des chemins de fer estime qu'elle devrait payer moins d'impôts afin de pouvoir investir dans de nouvelles locomotives et de nouveaux trains. L'industrie ferroviaire a payé environ 700 millions de dollars en impôts en 2004. Compte tenu de l'augmentation du trafic conteneurisé et afin de rester concurrentiels ou au moins de continuer d'exister, car nous savons qu'une grande partie des conteneurs vont aux États-Unis, avez-vous l'intention de réduire les impôts?

M. Cannon : En tant qu'ancien fin politicien, comme vous l'avez dit vous-même, ou plutôt en tant que politicien par hasard...

Le sénateur Munson : J'ai dit par accident.

M. Cannon : ... et journaliste à plein temps, vous savez très bien que le cadre fiscal en question relève du portefeuille de mon collègue M. Flaherty. Dans tous les gouvernements, c'est le ministre des Finances qui a le dernier mot en matière d'impôts.

Je vous dirais que le fardeau fiscal n'est pas en train d'étouffer l'industrie. En réalité, depuis que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a été privatisée — et corrigez-moi si je me trompe — elle se porte très bien. C'est un secteur en bonne santé. Le CN est décrit par ses pairs de ce secteur, ces deux dernières années, comme un des meilleurs cas de récupération, et je félicite donc le gouvernement qui a pris la décision de le privatiser.

Il reste beaucoup à faire dans ce domaine, évidemment, mais je crois que de façon générale, c'est un secteur en santé et nous cherchons des façons de le rendre encore plus efficace.

Senator Zimmer: I would like to probe a little further on freight forwarders. Are Canadian third parties, such as freight forwarders, still unregulated, as they were a couple of years ago?

Mr. Di Sanza: The freight forwarding industry does not typically fall under transportation legislation. Normally it is governed by commercial law, very often under the purview and jurisdiction of the provinces. However, there are international practices that come into play. Freight forwarders are not specifically regulated in terms of the function that they play relative to the various modes of transport; nevertheless they operate in an environment where liability, limitations, insurance and so on are governed by various levels of government, both nationally and internationally.

Senator Zimmer: This is in contrast to the situation in the United States where, I believe, freight forwarders are subject to regulations. Shippers do not always feel confident that Canadian intermediaries meet the basic qualifications to operate, which could obviously be viewed as a competitive disadvantage as we attempt to develop our intermodal transportation system.

Having said that, would this type of regulation be carried out by Industry Canada or by your department?

Mr. Di Sanza: To the best of my knowledge, were that industry to be regulated, it would fall under some sort of commercial regulation, were it to exist. However, that industry has evolved considerably, particularly in the last 15 years, during which time the Canadian transport sector was undergoing various changes of deregulation and it required the use of third parties, such as freight forwarders or various other forms of intermediary. There has been a degree of consolidation in that industry and many of those players are international players who operate in a multitude of different countries, so it is not strictly only Canadian operators.

There is also a difference in that, for example, some freight forwarders operating in the United States actually own transportation equipment, whereas normally that has not been the case in Canada.

Senator Zimmer: My next question is related to comments made by Ms. Burr concerning inland ports. You commented in June the Province of British Columbia is doing a study to determine the best location for inland ports that can be used for storage of empty containers. You also mentioned that a study is underway for all of Western Canada. Given the strategic location of my province, Manitoba, we are interested in exploring the potential use of Winnipeg as an inland container handling port. I know Senator Merchant and I am sure Senator Tkachuk also support this because if we get something they will be on my back to get it too. Therefore, I am interested in hearing your thoughts. I have a three-part question: first, has any information been gleaned from the Western Canada study; second, who is conducting the study; and third, when might we expect a report?

Le sénateur Zimmer : J'aimerais creuser un petit peu la question des groupeurs de marchandises. Les groupes tiers au Canada, comme ces groupeurs de marchandises, sont-ils toujours non réglementés, comme c'était le cas il y a quelques années?

M. Di Sanza : Le secteur des groupeurs de marchandises n'est pas assujéti, de façon générale, aux lois sur le transport. Généralement, ils sont régis par le droit commercial et relèvent souvent d'un champ de compétence provincial. Cependant, il faut tenir compte des pratiques internationales. Le rôle des groupeurs de marchandises dans les différents modes de transport n'est pas réglementé, mais il fonctionne dans un environnement où la responsabilité, les limites, les assurances, et cetera sont régies par différents paliers de gouvernement, à la fois aux niveaux national et international.

Le sénateur Zimmer : À l'inverse, aux États-Unis, je crois, les groupeurs de marchandises sont assujettis à des règlements. Les expéditeurs ne sont pas toujours convaincus que les intermédiaires canadiens satisfassent aux qualifications de fonctionnement de base, ce qui peut être perçu comme un désavantage concurrentiel, alors que nous essayons de créer notre système de transport intermodal.

Ceci étant dit, ce type de règlement relèverait-il d'Industrie Canada ou de votre ministère?

M. Di Sanza : À ma connaissance, si ce secteur devait être réglementé, il serait assujéti à des règlements commerciaux. Cependant, il a évolué considérablement, surtout ces 15 dernières années, alors que notre secteur des transports subissait plusieurs changements et déréglementations, ce qui exigeait la participation d'intermédiaires, comme les groupeurs de marchandises et d'autres. On a observé un certain degré de consolidation dans ce secteur et beaucoup sont des intervenants internationaux qui travaillent dans de nombreux pays; ce ne sont donc pas uniquement des exploitants canadiens.

Il y a également une différence en ce sens que, par exemple, certains groupeurs de marchandises aux États-Unis sont propriétaires de matériel de transport, alors que ce n'est généralement pas le cas chez nous.

Le sénateur Zimmer : Ma prochaine question porte sur les observations de Mme Burr au sujet des ports intérieurs. En juin, vous avez déclaré que la province de la Colombie-Britannique était en train de mener une étude pour déterminer quel serait le meilleur endroit pour créer un port intérieur qui servirait à l'entreposage de conteneurs vides. Vous avez également signalé qu'une étude était en cours pour l'ouest du Canada. Compte tenu de la situation stratégique de ma province, le Manitoba, nous aimerions connaître le potentiel d'une ville comme Winnipeg comme port intérieur de manutention des conteneurs. Je sais que le sénateur Merchant et, sans aucun doute, le sénateur Tkachuk sont également favorables parce que si nous obtenons quelque chose, ils voudront l'obtenir également. Par conséquent, j'aimerais avoir votre avis là-dessus. Ma question comporte trois éléments : d'abord, quelles informations avez-vous tirées de l'étude sur l'Ouest canadien? Deuxièmement, qui est chargé de cette étude? Et troisièmement, quand pouvons-nous attendre ce rapport?

Ms. Burr: I believe, senator, and I will have to confirm this, that the studies are nearing completion but are not finalized yet. We have drafts of one of the studies, I think, but I will ask Ms. Borges, who is much closer to the file, to comment.

Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy, Transport Canada: The British Columbia study, which is taken on by the province, is just about complete, and it applies primarily to the geographic scope of British Columbia. The Western Canadian study we are doing jointly with three Prairie provinces, and we have officials from each of the departments of transportation on the steering committee. That study will look at the whole of Canada, but because of the special interest that is growing in the Prairies for using containers primarily for agricultural goods, we are focusing the effort there. The study just got underway so we do not expect results until the end of the year on the first part, which will tell us how and where the containers are moving. The second phase of the study, which will come in the new year, will examine whether there is a business case for using those international containers for domestic movements entirely. They are working very closely with us.

Senator Zimmer: Who is doing the study?

Ms. Borges: It is a consortium that has members from Western Canada and actually from Halifax.

Senator Zimmer: I commend the department, because to hear the phrase "inland port" in Winnipeg or Saskatoon sounds very innovative.

[Translation]

Senator Losier-Cool: I would like to follow up on Senator Munson's question on security, a subject that is addressed on page 6 of your brief. We know that security is currently at the forefront of Canadians minds.

Did you say to Senator Munson that re-establishing the federal ports police was, or was not, an option?

Mr. Cannon: I said that there was more than one option open to us, and that one such option would be to contract existing police forces. I used the example of Montreal, where the RCMP and the Sûreté municipale provide support when needed. The same is true in other cities. Our decision-making process is obviously guided both by the skill profile of the police forces in question and by cost. These are the factors that guide us when making a decision. Furthermore, as I said, my colleague Mr. Day, who is responsible for a good number of these questions, is currently studying the matter.

Senator Losier-Cool: Has Transport Canada set up pilot projects with either the RCMP or the other organizations that you mentioned? Are there any pilot projects? If so, could you tell us about them.

Mr. Cannon: I do not believe that there are currently any pilot projects underway.

Mme Burr: Je crois, sénateur, et je vais devoir le confirmer, que ces études sont presque terminées, mais qu'elles ne sont pas finalisées. Nous avons une ébauche d'une d'entre elles, je crois, mais je demanderais à Mme Borges, qui connaît beaucoup mieux le dossier, de prendre la parole.

Helena Borges, directrice générale, Politiques de transport de surface, Transports Canada : L'étude sur la Colombie-Britannique, qu'effectue la province, est presque terminée et porte presque exclusivement sur cette province. L'étude sur l'ouest du Canada, nous l'effectuons en collaboration avec les trois provinces et il y a des représentants de chacun des ministères du Transport au sein du comité directeur. Cette étude va porter sur tout le Canada mais puisque dans les Prairies on semble de plus en plus souhaiter utiliser des conteneurs pour les produits agricoles, c'est là que nous concentrons notre effort. Nous venons simplement de commencer si bien que nous ne pensons pas avoir de résultats avant la fin de l'année pour la première partie, ce qui nous permettra de savoir comment se déplacent ces conteneurs et où ils vont. La deuxième phase de l'étude, qui aura lieu au début de l'année prochaine, permettra d'examiner s'il y a lieu d'utiliser ces conteneurs internationaux pour le transport national. Tout cela se fait en étroite collaboration avec nous.

Le sénateur Zimmer : Qui effectue l'étude?

Mme Borges : Un consortium qui compte des représentants de l'ouest du Canada et même de Halifax.

Le sénateur Zimmer : Je félicite le ministère parce qu'entendre parler de « port intérieur » à Winnipeg ou à Saskatoon, c'est très nouveau.

[Français]

Le sénateur Losier-Cool : J'aimerais me référer à la page 7 de votre présentation et, également, je voudrais faire suite à la question du sénateur Munson concernant la sûreté. Nous savons qu'il s'agit de préoccupations très actuelles chez les Canadiens et les Canadiennes.

Vous avez dit au sénateur Munson que rétablir une force de police était une des options ou que ce n'était pas une option ?

M. Cannon : J'ai indiqué que les options étaient plus larges qu'une seule et unique voie, qu'il y avait également des options qui nous permettaient d'envisager peut-être la location de services de forces policières. J'utilisais Montréal comme un exemple, ou ailleurs, où d'autres corps de la GRC ou de la sûreté municipale peuvent servir de complément aux besoins. On est bien sûr guidé dans nos critères à la fois par la compétence et par une question de coût. Alors, c'est ce qui nous guide dans notre détermination. D'autant plus, j'ajoutais que mon collègue monsieur Day, qui a une bonne partie de ces responsabilités, travaille actuellement sur ce dossier.

Le sénateur Losier-Cool : Transports Canada a-t-il mis sur pied des programmes-pilotes soit avec les autres organismes que vous venez de mentionner ou avec la GRC? Y a-t-il des programmes-pilotes? Si oui, lesquels.

M. Cannon : Je ne crois pas qu'il y ait des programmes-pilotes en cours actuellement.

Senator Losier-Cool: In the French version of your brief, in paragraph 4 of the section entitled "Security," you refer to the fact that Transport Canada is developing options with the RCMP. Does this include pilot projects?

Mr. Cannon: Our expert has just come to the table, Senator.

Laureen Kinney, Director General, Marine Security, Transport Canada: No pilot projects have been set up with the RCMP to explore policing at ports. There are RCMP officers working in several ports, but we do not, as yet, have any pilot programs on policing at ports.

Senator Losier-Cool: Is it an option that you, or our committee, could study more closely before re-establishing a federal port police force?

Ms. Kinney: As the minister said, we have considered setting up such a project, but we are only at the beginning of the process. The idea would be to have an integrated task force to allow the RCMP to work with other police services to develop consensus and integrate their responsibilities.

Mr. Cannon: As I was saying earlier, Transport Canada, in conjunction with certain port authorities, has undertaken a pilot project to certify people who have access to restricted areas. Some sectors of Canadian ports are more sensitive than others, and our aim is to create a security perimeter and ensure that those who have access to restricted areas on a daily basis are accredited.

The project is in its infancy, as it were, but the first steps have been taken.

We believe that this project is another tool that will help us ensure port security.

Senator Losier-Cool: You have given me food for thought. On another subject, could you tell us how many Canadians work in Canada's ports?

Mr. Di Sanza: That would depend on how you define the notion of a port employee. Some workers are terminal employees and others are port employees. I would have to check to be certain, but I believe that a recent study showed that some 95,000 people were directly or indirectly employed in Canada's ports. But it depends on the definition of port employee that is used.

We could check and I could let you know.

The Chairman: If you could please send it to our clerk.

Senator Comeau: Welcome, Minister. I listened closely to what you said, but I would like to draw your attention to what you omitted. You spoke about the Vancouver and Prince Rupert

Le sénateur Losier-Cool : Selon le quatrième paragraphe dans les options avec la GRC, y a-t-il des programmes-pilotes que Transports Canada a mis en place?

M. Cannon : Notre championne est arrivée, Madame.

Laureen Kinney, directrice générale, Sûreté maritime, Transports Canada : Pour la sûreté, il n'y a pas de programmes-pilotes avec la GRC concernant policiers de port. La GRC travaille dans plusieurs ports, mais pour le moment, nous n'avons pas de programmes-pilotes concernant la police des ports.

Le sénateur Losier-Cool : Serait-ce l'une des options que l'on pourrait envisager ou que notre comité pourrait regarder de plus près avant de rétablir les forces de police dans le programme pilote?

Mme Kinney : Comme le ministre l'a déjà dit, les options ont été étudiées pour développer un projet comme celui-là, mais nous n'en sommes qu'au début du processus. L'idée est de considérer un groupe de travail intégré avec la GRC afin qu'ils travaillent avec les autres niveaux de policiers pour développer les consensus et intégrer leurs tâches.

M. Cannon : Il y a un projet-pilote en cours incluant certaines autorités portuaires et Transports Canada qui vise à restreindre ou accréditer des gens dans des endroits restreints, comme j'ai mentionné tout à l'heure, des endroits réglementés. À l'intérieur de nos ports canadiens, il y a des endroits plus sensibles que d'autres et notre but est d'être capable de créer un périmètre de sécurité et de s'assurer bien sûr que ceux qui y travaillent sur une base quotidienne soient des gens accrédités.

Il y a déjà des balbutiements — si vous me permettez l'expression — de travaux qui sont déjà amorcés de ce côté.

On pense que c'est aussi une façon de s'assurer que nos lieux soient sécuritaires.

Le sénateur Losier-Cool : Votre réponse me fait réfléchir. Dans un autre ordre d'idée, pourriez-vous nous dire combien de Canadiens et de Canadiennes travaillent dans toute l'industrie des ports du Canada?

M. Di Sanza : En fait, je dirais que ça dépend de la définition qu'on donne au mot « travailler » au niveau des ports, parce que certains sont des employés de terminaux et d'autres des employés de ports. Une étude récente démontre que de façon directe et indirecte — je pourrais le vérifier, pour être certain — je crois qu'environ 95 000 employés œuvrent dans les ports d'une manière ou d'une autre. Cela dépend des définitions de ceux qui travaillent.

On pourrait le vérifier et je pourrais vous le confirmer.

La présidente : Vous pourriez l'envoyer à notre greffier.

Le sénateur Comeau : Bienvenue, monsieur le ministre. J'ai écouté attentivement vos commentaires et j'aimerais attirer votre attention sur ce que vous n'avez pas mentionné plutôt. Vous avez

ports, and pay special attention to the Asia-Pacific region; should I read something into the fact that you said very little about the Atlantic ports?

Mr. Cannon: No, I do not think that you should read anything into it.

When the Minister of Finance tabled the budget, I believe that he clearly said that we would be moving ahead with the Asia-Pacific gateway and adjacent trade corridors. This does not however preclude us from undertaking other initiatives.

I have already had the opportunity to meet with people from Halifax ports, from the Sidney region, and so forth, members of the business community who are seeking to develop similar initiatives. I have also met with people from the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes who also see incredible potential in their region.

As I said, the goal is essentially to undertake other projects that — to go back to our original principle — will give us a competitive edge over our friends in the United States. We are open to all initiatives. The next step is to find capital and also develop projects.

As a government, we decided to begin with the Asia-Pacific initiatives; that does not, however, preclude us from undertaking other similar initiatives in the near future, where we could use previously acquired best practices to foster economic development.

As a very wise politician once said, you cannot have social progress without economic development, and this government is fully committed to economic development.

Senator Comeau: Mr. Di Sanza made the point that there could be potential in the India-Suez-Halifax routes.

[English]

Have you done any studies on that?

Mr. Di Sanza: Yes, we have embarked on looking at trade patterns on a global scale as they might affect various regions in Canada. The Halifax Port Authority has been very active in traveling to India and setting up arrangements with shippers based in India. They are looking at setting up regular services, as communicated, through the Suez Canal. That would also take advantage of picking up cargo in Europe and ensuring a balanced import and export service.

Senator Comeau: We often hear China referred to as the end-all-and-cure-all but, in fact, India is the second most populated country in the world and speaks one of Canada's official languages. India is an extremely democratic country and, I understand, the potential for growth is superb. There is much to be said about looking at countries other than China, which we are looking at of course.

Mr. Di Sanza: There is no question that Halifax has been looking at this as an innovative way of offering new services.

parlé des ports de Vancouver et de Prince Rupert et surtout des régions de l'Asie-Pacifique ; est-ce que je devrais déduire quelque chose dans le fait que vous avez très peu mentionné les ports de l'Atlantique?

M. Cannon : Je ne pense pas que vous devez voir là une maladresse de notre part.

Je pense qu'à l'occasion du discours du budget, le ministre des Finances a bien indiqué que nous procédions avec la porte d'entrée Asie-Pacifique et les corridors adjacents, les corridors commerciaux. Cela n'empêche pas une autre initiative.

J'ai déjà eu l'occasion de rencontrer des gens du port de Halifax, des gens de la région de Sidney, ainsi de suite, d'autres gens d'affaires qui visent à développer des initiatives similaires et semblables. J'ai aussi rencontré des gens de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs qui eux aussi voient un potentiel extraordinaire.

Je mentionnais que nous voulons, à toutes fins pratiques, initier d'autres projets qui vont nous donner — si je reviens à notre principe du départ — un avantage concurrentiel par rapport à nos amis des États-Unis. Toute initiative est la bienvenue. Il s'agit maintenant, séquentiellement, de trouver des capitaux mais aussi de réaliser les projets.

En ce sens, on a, en tant que gouvernement, décidé de poursuivre des initiatives Asie-Pacifique, ce qui n'exclut pas, dans un avenir rapproché, d'autres initiatives similaires dans lesquelles nous allons pouvoir utiliser les meilleures pratiques développées par d'autres initiatives pour pouvoir avancer le développement économique.

Comme le disait un jour un très sage politicien, il n'y a pas de progrès social sans développement économique, et ce gouvernement est intimement lié au développement économique.

Le sénateur Comeau : M. Di Sanza a fait référence au fait qu'il y aurait du potentiel avec les routes India-Suez-Halifax?

[Traduction]

Avez-vous fait des études à ce sujet?

M. Di Sanza : Oui, nous avons commencé à examiner les tendances commerciales internationales qui pourraient avoir une incidence sur les diverses régions du Canada. L'Administration portuaire de Halifax est allée en Inde pour prendre des dispositions avec des affréteurs installés là-bas. Ils voudraient avoir des services réguliers par le Canal de Suez. Cela leur permettrait également de prendre du fret en Europe et de parvenir à un certain équilibre entre les importations et les exportations.

Le sénateur Comeau : On dit souvent que la Chine sera la solution à tout mais, en fait, l'Inde est le deuxième pays du monde par sa démographie et parle l'une des langues officielles du Canada. C'est un pays extrêmement démocratique et je crois qu'il y a là un potentiel de croissance énorme. Il semblerait en effet très judicieux de regarder au-delà de la Chine même si nous devons évidemment considérer la Chine.

M. Di Sanza : Il ne fait aucun doute que Halifax voit là une façon novatrice d'offrir de nouveaux services.

Senator Comeau: You might know about this than I do, but I hear that there is much cooperation among some of the ports people in Atlantic Canada, including Saint John, Halifax and Canso. It would seem that there is more interest in having a port authority for the whole of Atlantic Canada rather than port authorities for each individual port in Atlantic Canada. Have you sensed that?

Mr. Cannon: I will let Mr. Di Sanza respond to that. Certainly, there has been a great deal of interest generated by the port authorities on these initiatives of developing and better using our trade corridors. I would say that yes, the those rumors are true, and I have the same sense.

Senator Comeau: I was speaking to a senator from Saint-Pierre and Miquelon this week. He said that he wants to be more in touch with Atlantic Canadians and, in fact, lives in Atlantic Canada. We were wondering whether Saint-Pierre and Miquelon could be the gateway for some Atlantic Canadian products heading to the EU, although the EU currently has some barriers to some Atlantic Canadian products. I do not know whether it could be done, given all the physical considerations to develop a port, but I thought I would throw that in the mix.

Mr. Cannon: After witnessing the extraordinarily strong performance of the Prime Minister at the Francophonie summit and his great exchange and working relationship with President Chirac, perhaps that will happen in the future.

[Translation]

Senator Comeau: I was there. He did an excellent job. I fully agree.

[English]

Senator Munson: I am setting myself up but it does not matter. Has the problem not been dealing with the competitive interests between Montreal and Atlantic Canada? You are a Quebec minister, and perhaps politics gets in the way of good business, because we are talking container business. Currently, we are talking about the viability of container ports in Halifax and Saint John and, as the senator said, about moving things across the country. In the past, it was about politics and how it all works and who gets jobs and how do we satisfy things and how do we keep those horrible separatists away and keep this country unified and so on and so forth. I am an Ontario senator, but my heart is in Atlantic Canada.

Mr. Cannon: I can tell you, Senator Munson, years ago, along with the chair, I was a Quebec minister. We both sat in the same cabinet. I am now a Canadian minister, and I do have a seat in the province of Quebec. Any time there are gains for Atlantic Canada, any time there are gains for Ontario, any time there are gains for B.C., there are also gains for Quebec, and vice versa. Clearly, I do not want to get into that kind of dialogue.

Le sénateur Comeau : Vous êtes peut-être plus au courant que moi mais j'ai entendu dire qu'il y a une coopération très intéressante entre certains ports de la région de l'Atlantique, dont Saint-Jean, Halifax et Canso. Il semblerait que l'on envisagerait d'avoir une seule administration portuaire pour l'ensemble de la région plutôt que différentes administrations portuaires pour chacun des ports de cette région. Avez-vous entendu parler de cela?

M. Cannon : Je laisserai M. Di Sanza répondre. Il est certain que tout cela a suscité beaucoup d'intérêt, que cela permettrait de mieux utiliser nos couloirs commerciaux. Ces rumeurs sont donc exactes et c'est également mon impression.

Le sénateur Comeau : Je parlais à un sénateur de Saint-Pierre-et-Miquelon cette semaine. Il a dit qu'il voudrait être plus en contact avec les Canadiens de la région de l'Atlantique et qu'il vit d'ailleurs dans cette région. Nous nous demandions si Saint-Pierre-et-Miquelon pourrait être la porte qu'emprunteraient certains produits de la région de l'Atlantique à destination de l'Union européenne sachant que celle-ci a imposé certains obstacles à certains produits de notre région Atlantique. Je ne sais pas si ce serait possible, étant donné toutes les considérations matérielles que comporte l'aménagement d'un port mais je me suis dit que je pouvais lancer l'idée.

M. Cannon : Après avoir vu la performance extraordinaire du premier ministre au sommet de la Francophonie et son excellent échange avec le président Chirac, c'est peut-être en effet quelque chose que l'on pourra envisager.

[Français]

Le sénateur Comeau : J'étais là. Il a fait un excellent travail. Je suis entièrement d'accord.

[Traduction]

Le sénateur Munson : Je vais m'attirer des ennuis mais c'est égal. Le problème ne tient-il pas à la concurrence entre Montréal et le Canada atlantique? Vous êtes un ministre du Québec. Se pourrait-il que des questions de politique interviennent dans la gestion d'entreprise, étant donné qu'il s'agit d'une entreprise de conteneurs. Aujourd'hui, nous discutons de la viabilité des ports de conteneurs de Halifax et de Saint-Jean et, comme le sénateur l'a signalé, du déplacement des marchandises d'un bout à l'autre du pays. Par le passé, la politique était mêlée à tout cela : comment le programme fonctionne, qui va obtenir des emplois, comment répondre aux besoins et comment contrer l'horrible menace séparatiste et garder le pays uni? Je suis un sénateur de l'Ontario, mais je suis fort attaché au Canada atlantique.

M. Cannon : Je vous rappelle, sénateur Munson, et également madame la présidente, que j'étais il y a quelques années, ministre du Québec. Nous avons siégé au même cabinet. Je suis maintenant un ministre du Canada et j'ai effectivement été élu dans la province de Québec. Chaque fois que le Canada atlantique, l'Ontario ou la Colombie-Britannique gagnaient quelque chose, le Québec gagnait aussi, et vice-versa. Je ne veux évidemment pas entrer dans ce genre de discussion.

Senator Munson: You talked about best practices earlier in your speech.

Mr. Cannon: That is correct, and best practices can be found across the country, wherever you come from.

Senator Munson: I am glad to hear that.

The Chairman: I do not know whether I should have given you that question, as a Quebecer.

Senator Christensen: Thank you, Mr. Minister, for being with us. I have a personal interest in the container industry because it all started in the Yukon with the White Pass & Yukon Route Railway in the late 1940s servicing the Yukon and having problems with trans-boundary issues and pilfering and building a container ship and starting that particular industry.

On page 4 of your presentation you have a projection up to the year 2015 and into 2020. These are the years they tell us that with global warming the Northwest Passage will be open. Senator Comeau was concerned that you had not mentioned the East Coast, and I am concerned because you are not mentioning the Arctic coast, which can and probably will by those dates be integral, certainly for container ships travelling between Asia and Europe. The Panama Canal will still be used, I am sure, but not to the same extent, because the Northwest Passage cuts off several days.

In our infrastructure, which you have emphasized in a number of areas, we have good east-west corridors, but we do not have north-south corridors. We have the Dempster Highway, which goes to the McKenzie Delta; we have the Port of the Churchill, and we have a highway that goes up into Yellowknife. I see no mention here at all of any of these things. If we are planning other things, we should be factoring that in as well. The years 2015 and 2020 are not far off. What is being done in that area?

Mr. Cannon: I have two general observations, senator, and thank you for your question. It is an important one, and it does bring the focus to many issues you live with in the northern part of the country.

I would say at the outset that our government is committed to asserting Canada's sovereignty in that area as the ice flows seem to be melting. Obviously there are problems. Ice roads that were there for a number of months are not there any more, so other means of transportation have to be utilized. That is a concern. Through DND and through the Prime Minister's visit to the northern part of the country last month or a month and a half ago, the government is sending a strong message to Canadians that we do want to assure Canada's sovereignty in that area.

Le sénateur Munson : Dans votre allocution, vous avez parlé de pratiques exemplaires.

M. Cannon : C'est exact, et on trouve des pratiques exemplaires d'un bout à l'autre du pays, peu importe sa province d'origine.

Le sénateur Munson : Je suis fort heureux de l'entendre.

La présidente : Je ne sais pas si j'aurais dû vous poser cette question-là, en tant que Québécois.

Le sénateur Christensen : Merci, monsieur le ministre, d'être des nôtres aujourd'hui. L'industrie des conteneurs m'intéresse personnellement parce qu'elle a vu le jour au Yukon vers la fin des années 40; le chemin de fer White Pass & Yukon Route Railway desservait le Yukon et il éprouvait des difficultés à cause de certaines formalités transfrontalières et les petits vols, ce qui a motivé la construction d'un navire porte-conteneurs et créé cette industrie.

À la page 5 de votre exposé, on trouve des prévisions allant jusqu'en 2015 et même 2020. D'après ce qu'on nous dit, le passage du Nord-Ouest sera navigable à ce moment-là à cause du réchauffement climatique. Le sénateur Comeau s'est inquiété du fait que vous n'avez pas mentionné la côte Est, mais moi, je me demande pourquoi vous n'avez pas mentionné la côte de l'Arctique, qui pourrait et sera probablement alors navigable sur toute sa longueur, du moins pour les porte-conteneurs faisant la navette entre l'Asie et l'Europe. Le canal de Panama sera encore utilisé, bien sûr, mais dans une moindre mesure, parce qu'on pourra gagner plusieurs jours en naviguant par le passage du Nord-Ouest.

Dans notre infrastructure, dont vous avez décrit plusieurs aspects, nous avons de bons corridors est-ouest, mais pas de bons corridors nord-sud. Il y a l'autoroute Dempster, qui va jusqu'au delta du McKenzie; il y a aussi le port de la rivière Churchill et une autoroute qui va jusqu'à Yellowknife. Or, vous n'avez mentionné aucun de ces éléments. Au moment de planifier la création d'autres infrastructures, nous devrions en tenir compte. Les années 2015 et 2020 ne sont pas si lointaines. Que fait-on à cet égard?

M. Cannon : Je vous remercie de votre question, sénateur, et j'aimerais exprimer deux observations générales. Votre question est importante et elle attire l'attention sur de nombreuses difficultés avec lesquelles composent les habitants du nord du pays.

Notre gouvernement est déterminé à affirmer la souveraineté du Canada dans cette région, au moment où les banquises semblent être en train de fondre. Évidemment, cela pose certaines difficultés. Les routes de glace qu'on pouvait utiliser pendant plusieurs mois n'existent plus, si bien qu'il faut recourir à d'autres moyens de transport. Cette question nous préoccupe. En se rendant dans le nord du Canada, il y un mois ou six semaines et en y assurant la présence du ministère de la Défense nationale, le premier ministre a montré sans équivoque aux Canadiens que nous voulons assurer la souveraineté du Canada dans cette région.

I would also say that the whole infrastructure program is one that, if I distinguish it from the previous government, over the last several months we have been consulting with the provinces and territories. I have had the opportunity of meeting the premier of the Northwest Territories and exchanging with him and his ministers on extremely important infrastructure issues and how we can move forward. This government is committed to being able to use our infrastructure dollars to move forward on that basis.

The other component is the whole initiative that came out of the budget in terms of finding secure long-term funding. I believe that through our infrastructure programs and our initiatives to assert our sovereignty in the northern part of the country, we will be able to find the money required to support those initiatives that are most needed.

Senator Christensen: Are you and your department looking at the feasibility study done between Alaska and the Yukon on the extension of the railroad up through British Columbia and into the Yukon?

Ms. Borges: We actually did a feasibility study back in 2000-01 when the subject first came up. The conclusion was that there was not a very strong business case for a rail link. We communicated that to the Yukon government. We also discussed it with our colleagues in the United States. Since then, the Yukon government and the Alaskan government have conducted an extensive study that we hope is to be completed by the end of the year. Early indications are that the business case may not be there.

In Canada, the government does not fund the freight railways. They build their own infrastructure. If there is a business case, we believe that the private sector should be and would be at table. I can tell you that at least one of the Canadian railways is interested in that study and is paying close attention to it, but the business case has to be there. It is very expensive infrastructure, and before they would venture to build something like that, they would want to know that the freight potential and the trade potential are there.

Senator Christensen: The argument has always been that if Prime Minister Macdonald had waited until there was a business justification for building the railroad, we would never have had a railroad across the country.

Senator Tkachuk: On exactly that very point, there is always an argument about what should come first, the transportation or the product. Do you wait till the people get there and then build a railroad? Has there been any discussion about the government assisting in building that railroad as part of our attempt to link the country together? There is a strong case to be made for that. If you do not build a highway to the lake, no one will go to the lake. There is no business case until you build the highway, and then suddenly people start going to the lake. The same thing would happen here. If you built a railroad, then business would come and people and goods would move back and forth with great ease. However, I am a simple boy from the Prairies, so what do I know?

Contrairement à ce qui se faisait dans le gouvernement précédent, le programme d'infrastructure est l'un des programmes pour lesquels nous avons tenu des consultations avec les provinces et les territoires au cours des derniers mois. J'ai eu l'occasion de rencontrer le premier ministre des Territoires du Nord-Ouest et de discuter avec lui et ses ministres de deux problèmes d'infrastructure très importants, ainsi que de la façon de réaliser des progrès. C'est ainsi que notre gouvernement s'est engagé à utiliser l'argent consacré aux infrastructures pour aller de l'avant.

Il y a aussi l'initiative budgétaire visant à garantir un financement à long terme. Grâce à nos programmes d'infrastructure et à nos initiatives pour affirmer notre souveraineté dans le nord du pays, nous aurons le moyen de trouver l'argent nécessaire pour financer les initiatives les plus nécessaires.

Le sénateur Christensen : Vous et votre ministère avez-vous examiné l'étude de faisabilité au sujet du prolongement d'une voie ferroviaire de la Colombie-Britannique jusqu'au Yukon et entre le Yukon et l'Alaska?

Mme Borges : Nous avons fait une étude de faisabilité à ce sujet en 2000-2001, lorsque cette question a été soulevée. Cette étude a conclu qu'une telle voie ferroviaire ne serait pas vraiment rentable. Nous avons communiqué ces résultats au gouvernement du Yukon. Nous en avons également discuté avec nos collègues des États-Unis. Depuis lors, le gouvernement du Yukon et celui de l'Alaska ont entrepris une étude plus poussée qui, nous l'espérons, sera achevée d'ici la fin de l'année. D'après les premiers résultats, un tel projet ne serait pas rentable.

Au Canada, ce n'est pas le gouvernement qui finance le transport ferroviaire de marchandises. Les entreprises construisent leur propre infrastructure. Si un tel projet était rentable, nous croyons que le secteur privé devrait y participer et qu'il le ferait. D'ailleurs, au moins une société de transport ferroviaire canadienne s'intéresse à cette étude de près, mais il faut que le projet soit rentable. Un chemin de fer est une infrastructure très coûteuse, et avant que les entreprises privées se lancent dans un tel projet, elles voudront connaître quelles sont les possibilités de commerce et de transport de marchandises.

Le sénateur Christensen : Par contre, on a toujours dit que si le premier ministre Macdonald avait attendu des analyses de rentabilité positives avant de construire le chemin de fer, il n'y en aurait jamais eu.

Le sénateur Tkachuk : Sur ce même sujet, on dit toujours aussi qu'il faut voir ce qui vient en premier, le transport ou le produit. Faut-il attendre que les gens aillent s'établir quelque part avant de construire le chemin de fer? A-t-on discuté de la possibilité que le gouvernement aide à la construction d'une telle voie ferroviaire dans le cadre de ses efforts pour unir le pays? Je crois que c'est un bon argument. Si on ne construit pas une route pour aller au lac, personne n'ira au lac. Le projet ne peut pas être rentable tant qu'on n'a pas construit la route, mais lorsqu'elle l'est, les gens vont au lac. Ce pourrait être la même chose dans ce cas-ci. Si l'on construisait un chemin de fer, les entreprises iraient s'établir à proximité, et le transport des personnes et des marchandises en

I wanted to make that point, as a right-wing Conservative who does not believe in any government money for anything, according to the Liberals.

Senator Christensen: The north-south links are very weak. We have to factor that in as global warming progresses and we consider new railroads and new corridors. As Senator Tkachuk said, the North has a huge mineral and raw materials potential for the rest of Canada, and once you put a railroad in, it makes the shipping of those ores much more viable. You do not need to have a major mine. You can do it with smaller mines, which cause less environmental damage. It just keeps rolling and getting better all the time. It provides a back haul for the freight to come in on the railroads. The potential is certainly there. We should be looking at those corridors in the long term. Again, all of these things will be happening between now and 2020, so they should be part of the equation.

Mr. Cannon: I want to reassure you we are working with officials in the territories. We have had strong representation on the issue of building a bridge across the Mackenzie River in Yellowknife, so there is a commitment there. It is even a public-private partnership project.

We are working with officials. I explained to you before the way this portfolio works. It is a component of infrastructure; it requires federal/provincial/territorial cooperation. I know my colleague Jim Prentice is working very closely on the Mackenzie Valley pipeline issue, and he has announced that he is working there. That is another way of getting the economy rolling.

Last week I was in Sept-Îles with former Prime Minister Brian Mulroney. Twenty years ago, he worked with Premier Bourassa to set up an infrastructure in Sept-Îles which led the way to create one of the strongest aluminium companies in North America. There are both advantages and inconveniences to that debate. In that case, the cooperation between the federal and the provincial governments, between two people who trusted each other, worked extremely well for the benefit of the people who live in the area of Sept-Îles and for our aluminium industry, which is the strongest in North America.

[Translation]

The Chairman: I have one last question, Minister. On page 5 of your presentation you speak about recent economic trends and several high profile reports. You mentioned strong support for exploring the potential for amalgamating the Vancouver, North Fraser and Fraser river port authorities. Do I understand that you are making an announcement this evening?

Mr. Cannon: No, Madame — I nearly said Madame Minister, out of habit. I was referring to an initiative that we launched 3 months ago following discussions with the British Columbia Minister of Transport and my colleague, Mr. Emerson. We

serait grandement favorisé. Mais je n'y connais pas grand-chose, puisque je ne suis qu'un petit bonhomme des Prairies. Je tenais à le dire, en tant que conservateur de droite, un de ceux qui, d'après les libéraux, ne croit pas que le gouvernement devrait investir dans quoi que ce soit.

Le sénateur Christensen : Il y a peu d'infrastructures de transport entre le nord et le sud. Nous devons tenir compte en outre du réchauffement de la planète et prévoir de nouveaux chemins de fer et de nouvelles voies d'accès. Comme l'a dit le sénateur Tkachuk, le nord pourrait fournir au reste du Canada d'énormes quantités de minéraux et de matières brutes, et une fois doté du transport ferroviaire, le transport des minéraux devient beaucoup plus viable. Il n'est pas nécessaire qu'il y ait une grande mine. On pourrait aussi desservir de cette façon des mines plus petites, qui sont moins nuisibles pour l'environnement. Ces voies ferrées pourraient d'ailleurs servir à amener des marchandises vers le nord. Il y a donc des possibilités. Nous devrions envisager de telles voies d'accès pour l'avenir. Tout cela se fera d'ici 2020, et il faudrait donc en tenir compte.

M. Cannon : Je puis vous assurer que nous travaillons de concert avec les représentants des territoires. Nous avons fait l'objet de fortes pressions pour que soit construit un pont sur le fleuve Mackenzie, à Yellowknife, et nous nous sommes engagés à le faire. Il s'agit même d'un partenariat entre les secteurs public et privé.

Nous travaillons avec les représentants. Je vous ai déjà expliqué comment fonctionne ce portefeuille. C'est un des éléments de l'infrastructure; il nécessite la collaboration des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Je sais que mon collègue Jim Prentice est très engagé dans le dossier du pipeline de la vallée du Mackenzie, et il l'a annoncé. C'est une autre façon de faire prospérer l'économie.

La semaine dernière, je suis allé à Sept-Îles, avec l'ancien premier ministre Brian Mulroney. Il y a 20 ans, il avait travaillé avec le premier ministre Bourassa à la construction, à Sept-Îles, d'une infrastructure qui a favorisé l'établissement d'une des plus importantes alumineries en Amérique du Nord. C'est un domaine dans lequel il y a à la fois des avantages et des inconvénients. Dans cet exemple, la collaboration entre le gouvernement fédéral et la province, entre deux personnes qui se faisaient confiance, s'est révélée très avantageuse pour la population de la région de Sept-Îles et pour notre secteur de l'aluminium, qui est l'un des plus forts en Amérique du Nord.

[Français]

La présidente : Une dernière question, monsieur le ministre. Dans votre présentation, à la page 5, vous parliez des tendances économiques et de plusieurs rapports de haut niveau. Vous avez parlé d'un soutien fervent de l'étude de possibilités de fusion des administrations portuaires de Vancouver, North Fraser et du fleuve Fraser. Est-ce une annonce que vous nous faites ce soir?

M. Cannon : Non, madame — j'allais dire « madame la ministre », par habitude. C'est une initiative que nous avons amorcée il y a de cela trois mois à la suite des discussions avec le ministre provincial des transports de la Colombie-Britannique, de

discussed the matter and concluded that it would make good commercial sense and be in the interest of sound management practice to enter into a dialogue. I know that discussion is currently under way among the three port authorities. They are working with teams of specialists and the report should be tabled within the next few months.

Mr. Di Sanza: That is correct; indeed the three port authorities have contracted Intervistas to manage the process. We are also working in the very close cooperation with the three port authorities to ensure that the project moves ahead quickly.

The Chairman: If it were to go ahead, you would have to amend the Canada Marine Act, as it does not currently allow mergers.

Mr. Di Sanza: Once we see what sort of government's models the three port authorities propose, we will look at our options.

The Chairman: Minister, thank you very much for having made yourself available to our committee. A little compliment before you go, you and I both went to the right school! You mentioned those days a few times this evening, and it brought back fond memories. It was a school that taught us the importance of knowing your subject matter!

Congratulations and, once again, we thank you and your departmental colleagues for being here.

The meeting is adjourned.

même qu'avec mon collègue Emerson. Nous avons fait le tour et nous avons jugé que, pour des fins de marketing et de saine gestion il serait utile d'amorcer des discussions. Je sais que présentement les trois autorités portuaires sont en discussion. Des équipes de spécialistes se sont jointes à eux et le rapport devrait être déposé d'ici quelques mois.

M. Di Sanza : En fait, oui, les trois autorités portuaires ont engagé la firme Intervistas pour gérer le processus. Nous travaillons aussi de façon très étroite avec les trois autorités portuaires pour assurer que le projet avance rapidement.

La présidente : À ce moment-là, il vous faudrait amender la loi maritime du Canada, car elle ne permet pas les fusions.

M. Di Sanza : On verra le genre de modèles que les trois autorités portuaires proposeront au niveau de la gouvernance et à ce moment-là on pourra déterminer les options possibles.

La présidente : Nous vous remercions beaucoup, monsieur le ministre, de votre disponibilité. Je voudrais vous faire une fleur pour terminer; je voudrais vous dire que nous avons été éduqués à la bonne école, tous les deux. Vous y avez fait référence plusieurs fois et cela me rappelle de bons souvenirs. On s'aperçoit qu'il faut connaître le dossier quand on a été à cette école-là.

Toutes nos félicitations et encore une fois nous vous remercions de votre présence, ainsi que vos collaborateurs du ministère.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

Wednesday, October 4, 2006:

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P., Minister of
Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES

Tuesday, October 3, 2006:

Industry Canada:

Claude Beaudoin, Lab Director, Certification, Engineering
Bureau;

Efrain Guevara, Manager, Interconnection Standards, Telecom
Engineering and Certification;

Glenn Sheskay, Counsel, Department of Justice Canada.

Wednesday, October 4, 2006:

Transport Canada:

Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy;

Emile Di Sanza, Director General, Marine Policy;

Helena Borges, Director General, Surface Transportation
Policy;

Laureen Kinney, Director General, Marine Security;

Roger Roy, Director General, Economic Analysis.

COMPARAÎT

Le mercredi 4 octobre 2006 :

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député, ministre des
Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS

Le mardi 3 octobre 2006 :

Industrie Canada :

Claude Beaudoin, directeur du laboratoire, Bureau d'homologation
et de services techniques;

Efrain Guevara, gestionnaire, Normes d'interconnexion, Services
techniques d'homologation et de télécommunications;

Glenn Sheskay, avocat, Justice Canada.

Le mercredi 4 octobre 2006 :

Transports Canada :

Kristine Burr, sous-ministre adjointe, Politiques;

Emile Di Sanza, directeur général, Politique maritime;

Helena Borges, directrice générale, Politiques de transport et
surface;

Laureen Kinney, directrice générale, Sécurité maritime;

Roger Roy, directeur général, Analyse économique.





First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:

The Honourable LISE BACON

Présidente :

L'honorable LISE BACON

Tuesday, October 17, 2006
Wednesday, October 25, 2006
Wednesday, November 1, 2006

Le mardi 17 octobre 2006
Le mercredi 25 octobre 2006
Le mercredi 1^{er} novembre 2006

Issue No. 4

Fascicule n° 4

**Fifth, sixth
and seventh meetings on:**

The containerized freight traffic handled
by Canada's ports

**Cinquième, sixième
et septième réunions concernant :**

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné
par les ports du Canada

Second (final) meeting on:

New Fees for Services Provided by Industry Canada
Relating to Telecommunications
and Radio Apparatus

Deuxième (dernière) réunion concernant :

Un nouveau barème de droits pour des services associés
aux appareils radio et aux appareils de télécommunications
fournis par Industrie Canada

INCLUDING:

THE FIFTH REPORT OF THE COMMITTEE
(New Fees for Services Provided by Industry Canada
Relating to Telecommunications
and Radio Apparatus)

Y COMPRIS :

LE CINQUIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Un nouveau barème de droits pour des services associés
aux appareils radio et aux appareils de télécommunications
fournis par Industrie Canada)

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams
Champagne, P.C.
Dawson
Eyton
* Hays
(or Fraser)
Johnson

* LeBreton, P.C.
(or Comeau)
Mercer
Merchant
Munson
Phalen
Zimmer

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Banks substituted for that of the Honourable Senator Dawson (*October 16, 2006*).

The name of the Honourable Senator Champagne, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Carney, P.C. (*October 16, 2006*).

The name of the Honourable Senator Dawson substituted for that of the Honourable Senator Banks (*October 19, 2006*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs :

Adams
Champagne, C.P.
Dawson
Eyton
* Hays
(ou Fraser)
Johnson

* LeBreton, C.P.
(ou Comeau)
Mercer
Merchant
Munson
Phalen
Zimmer

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Banks est substitué à celui de l'honorable sénateur Dawson (*le 16 octobre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Champagne, C.P., est substitué à celui de l'honorable sénateur Carney, C.P. (*le 16 octobre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Dawson est substitué à celui de l'honorable sénateur Banks (*le 19 octobre 2006*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, October 17, 2006

(12)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:30 a.m., in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Banks, Eyton, Johnson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (9).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

Finance Canada:

Dean Beyea, Chief, Trade in Goods, International Trade Policy Division, International Trade and Finance;

Sylvie Larose, Policy Analyst, Trade in Goods, International Trade Policy Division, International Trade and Finance;

Geoffrey MacMillan, Tax Policy Officer, General Operations and Border Issues, Sales Tax Division, Tax Policy Branch.

Canada Border Services Agency:

Brent Patten, Manager of the Carrier and Cargo Policy Unit, Commercial Policy Division within the Border and Compliance Programs Directorate in Admissibility Branch.

Mr. Beyea made an opening statement and, together with the other witnesses, answered questions.

At 9:58 a.m., the committee suspended.

At 10:00 a.m., the committee resumed in camera, pursuant to rule 92(2)(f) to consider a draft report.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, September 26, 2006, the committee continued its consideration on User Fees. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 3.*)

It was agreed that senators' staff be permitted to attend the in camera meeting.

The committee proceeded to consider a draft report.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 17 octobre 2006

(12)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Banks, Eyton, Johnson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (9).

Également présents : De la Bibliothèque du Parlement : Allison Padova et Terrence Thomas, analystes.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son étude du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 2 du comité.*)

TÉMOINS :

Finances Canada :

Dean Baya, chef, Commerce des marchandises, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux;

Sylvie Larose, analyste de la politique, Commerce des marchandises, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux;

Goeffrey MacMillan, agent de la politique de l'impôt, Opérations générales et questions frontalières, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt.

Agence des services frontaliers du Canada :

Brent Patten, gestionnaire, Section de la politique visant les transporteurs et le fret, Division de la politique commerciale à la Direction des programmes et de l'observation au sein de la Direction générale de l'admissibilité.

M. Beyea fait une déclaration et, de concert avec les autres témoins, répond aux questions.

À 9 h 58 heures, le comité suspend ses travaux.

À 10 heures, le comité reprend ses travaux à huis clos, conformément à l'alinéa 92(2)f) du Règlement, pour examiner un projet de rapport.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 26 septembre 2006, le comité poursuit l'examen des frais d'utilisation. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 3 du comité.*)

Il est convenu d'autoriser le personnel à rester dans la salle durant la séance à huis clos.

Le comité procède à l'examen d'un projet de rapport.

It was moved by the Honourable Senator Tkachuk that the report be adopted.

After debate, the question being put on the motion, it was adopted.

At 10:05 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

OTTAWA, Wednesday, October 25, 2006
(13)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 p.m., in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Champagne, P.C., Dawson, Eyton, Mercer, Merchant, Munson, Phalen and Tkachuk (10).

Other senator present: The Honourable Senator Moore. (1).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESS:

As an individual:

Dr. Michael C. Ircha, Professor of Civil Engineering, University of New Brunswick (by video conference).

At 6:20 p.m., the committee suspended.

At 6:40 p.m., the committee resumed.

Dr. Ircha made an opening statement and answered questions.

At 8:00 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

OTTAWA, Wednesday, November 1, 2006
(14)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:02 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Champagne, P.C., Dawson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (8).

Il est proposé par l'honorable sénateur Tkachuk que le rapport soit adopté.

Après discussion, la motion, mise aux voix, est adoptée.

À 10 h 5, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

OTTAWA, le mercredi 25 octobre 2006
(13)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Champagne, C.P., Dawson, Eyton, Mercer, Merchant, Munson, Phalen et Tkachuk (10).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Moore (1).

Également présents : De la Bibliothèque du Parlement : Allison Padova et Terrence Thomas, analystes.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son étude du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 2 du comité.*)

TÉMOIN :

À titre personnel :

M. Michael, C. Ircha, professeur de génie civil, Université du Nouveau-Brunswick (par vidéoconférence).

À 18 h 20, le comité suspend ses travaux.

À 18 h 40, le comité reprend ses travaux.

M. Ircha fait une déclaration et répond aux questions.

À 20 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

OTTAWA, le mercredi 1^{er} novembre 2006
(14)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 2, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Champagne, C.P., Dawson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (8).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

As individuals:

Barry E. Prentice, Professor, Asper School of Business,
University of Manitoba;

Dr. Jake M. Kosior.

Professor Prentice and Dr. Kosior each made an opening statement and, together, answered questions.

At 7:30 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Également présents : De la Bibliothèque du Parlement : Allison Padova et Terrence Thomas, analystes.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son étude du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

À titre personnel :

Barry E. Prentice, professeur, Asper School of Business,
Université du Manitoba;

M. Jake M. Kosior.

MM. Prentice et Kosior font chacun une déclaration d'ouverture puis répondent ensemble aux questions.

À 19 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, October 26, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIFTH REPORT

Your Committee, to which was referred the document entitled "New Fees for Services Provided by Industry Canada Relating to Telecommunications and Radio Apparatus," has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, September 26, 2006, examined the proposed changes to existing user fees and, in accordance with section 5 of the *User Fees Act*, recommends that they be approved.

Your Committee notes that this is the first time that this process has been used since the adoption of the *User Fees Act*, and recognizes that it provides important improvements in transparency.

Your Committee further notes that these proposals were reductions to existing user fees, resulting from improved efficiencies. It is hoped that future proposals will be in the same vein.

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 26 octobre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été renvoyé le document: *Nouveau barème de droits pour des services associés aux appareils radio et aux appareils de télécommunications fournis par Industrie Canada* a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 26 septembre 2006, examiné les changements proposés au barème actuel des frais d'utilisation et, conformément à l'article 5 de la *Loi sur les frais d'utilisation*, en recommande l'adoption.

Votre Comité constate que c'est la première fois que l'on a recours à cette procédure depuis l'adoption de la *Loi sur les frais d'utilisation*, et il reconnaît que cela améliore considérablement la transparence.

Votre Comité souligne également que le projet visait la réduction des frais d'utilisation en raison de l'accroissement de l'efficacité. Nous espérons que les recommandations à venir soient dans la même veine.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, October 17, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: We are meeting today to examine and report on the current and potential future of containerized freight traffic and major markets served by Canada's Pacific gateway container ports, East Coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

We have with us today witnesses from Finance Canada: Mr. Dean Beyea and Ms. Sylvie Larose from International Trade and Finance, Mr. Geoffrey MacMillan from the Tax Policy Branch and Mr. Brent Patten from the Admissibility Branch.

Dean Beyea, Chief, Trade in Goods, International Trade Policy Division, International Trade and Finance, Finance Canada: I thought I would outline the role of the Department of Finance in relation to the customs tariff and why we are here to answer your questions. The Minister of Finance is responsible for the Customs Tariff legislation and the tariff and tax policies related to that and Canada Border Services Agency is responsible for the administration and enforcement of that legislation. My understanding is you had questions relating to a part of the tariff we do not hear much about, that is chapter 98, provision for conveyances.

We welcome any questions you have on those points.

The Chairman: Any other interventions? Nothing to add?

[*Translation*]

I have an initial question for you. Apparently, there is a shortage of available empty containers in Canada. The main cause of the shortage seems to be existing customs regulations applied in accordance with the Customs Act established by the Department of Finance. According to the background material made available to the committee, between 20 per cent and 40 per cent of all containers transiting Canadian ports are empty. Canadian customs policies do not really recommend that containers remain empty while on our territory. As a result, shippers are contending with a major shortage of containers.

In light of this information, have you considered amending existing customs regulations to allow for greater flexibility and to address the container shortage?

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 17 octobre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 afin d'étudier, pour en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Nous sommes ici aujourd'hui pour étudier, afin d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel et les principaux marchés desservis par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, de la côte Est et du centre du Canada, et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Des témoins de Finances Canada sont ici aujourd'hui, soit M. Dean Beyea et Mme Sylvie Larose de Finances et échanges internationaux, M. Geoffrey MacMillan de la Direction de la politique de l'impôt et M. Brent Patten de la Direction générale de l'admissibilité.

Dean Beyea, chef, Commerce des marchandises, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux, Finances Canada : J'aimerais mettre en relief le rôle du ministère des Finances en ce qui a trait au Tarif des douanes et expliquer pourquoi nous sommes ici pour répondre à vos questions. Le ministre des Finances est responsable des lois relatives au Tarif des douanes et des politiques fiscales connexes, et l'Agence des services frontaliers du Canada est responsable de l'administration et de l'application de ces lois. J'ai cru comprendre que vous aviez des questions sur une partie du Tarif des douanes dont nous n'entendons pas beaucoup parler, le chapitre 98, qui porte sur le transport.

Nous sommes disposés à répondre à vos questions à ce sujet.

La présidente : Y a-t-il d'autres interventions? Rien à ajouter?

[*Français*]

J'aurais une première question à vous poser. Il existe, semble-t-il, un manque de conteneurs vides disponibles au Canada et la principale cause apparente de cette pénurie serait la réglementation douanière actuelle qui est appliquée en conformité avec la Loi sur les douanes établie par le ministère des Finances. Dans la documentation à la disposition du comité, il est précisé que de 20 à 40 p. 100 de tous les conteneurs passant par les ports du Canada sont vides. Il apparaît que des politiques douanières canadiennes n'encouragent pas vraiment à garder les conteneurs vides sur notre territoire. Il en résulte une pénurie importante de conteneurs pour nos expéditeurs.

À la lumière de ces informations, avez-vous envisagé des modifications à la réglementation douanière actuelle qui permettraient plus de flexibilité dans le but de répondre à cette pénurie de conteneurs?

[English]

Mr. Beyea: You are absolutely right. If you want to go through the provisions of tariff item 9801.10.00 where the conveyance elements are, we can do that. However, there is a requirement that the conveyances leave the country within 30 days, which has been a long standing provision of the Customs Tariff.

We have not had any complaints, I must say, at the department in the nine years I have been there about this element of the tariff.

The Chairman: Do you have the same numbers I just mentioned?

Mr. Beyea: I am not certain on the traffic.

Brent Patten, Manager of the Carrier and Cargo Policy Unit, Commercial Policy Division within the Border and Compliance Programs Directorate in Admissibility Branch, Canada Border Services Agency: I have not seen those numbers to which you refer.

The Chairman: We will have to check.

Could you look into it and send us some information if you find any?

Mr. Patten: Yes.

[Translation]

The Chairman: If we look at how things are done elsewhere in the world, it seems that a number of countries have adjusted their coastal shipping regulations to make their ports more attractive. The example of South Korea — obviously we will refrain from talking about North Korea at this time — comes to mind because after revising its coastal shipping regulations, this country succeeded in attracting more maritime shipping companies to its ports. Might Canada look to foreign reforms for inspiration and use them to its advantage in the future?

[English]

Mr. Beyea: Absolutely, we can look at what is going on in other countries.

Again, I have to emphasize that nobody has brought forward any complaints. We have not heard, as I say, in the nine years I have been doing tariff policy, anyone complaining about these issues to the department. Certainly, we regularly look at the practices of the United States.

The Chairman: You were never asked by Transport Canada to look into this?

Mr. Beyea: No. I understand last week that they had commissioned a study on this issue, but that was the first time we had heard of this study and these issues.

The Chairman: Are you aware of what is being done in South Korea?

Mr. Beyea: No.

[Traduction]

M. Beyea : Vous avez tout à fait raison. Nous pouvons jeter un coup d'œil aux dispositions du numéro tarifaire 9801.10.00 sur les moyens de transport si vous le voulez. Les conteneurs doivent quitter le pays dans un délai de 30 jours. Cette disposition fait partie depuis longtemps du Tarif des douanes.

Je dois dire que nous n'avons reçu aucune plainte sur cet élément du Tarif des douanes au ministère, où je travaille depuis 9 ans.

La présidente : Avez-vous les mêmes chiffres que ceux que je viens de mentionner?

M. Beyea : Je ne suis pas certain à propos du trafic.

Brent Patten, gestionnaire, Section de la politique visant les transporteurs et le fret, Division de la politique commerciale à la Direction des programmes et de l'observation au sein de la Direction générale de l'admissibilité, Agence des services frontaliers du Canada : Je n'ai pas vu les chiffres dont vous parlez.

La présidente : Nous allons devoir vérifier.

Pouvez-vous vous renseigner et nous envoyer l'information que vous trouverez?

M. Patten : Oui.

[Français]

La présidente : Si on se réfère à ce qui se fait ailleurs dans le monde, il apparaît que plusieurs pays ont réaménagé leur réglementation respective sur le cabotage pour augmenter le potentiel d'attraction de leurs ports. L'exemple de la Corée du Sud — évidemment, on ne parlera pas de la Corée du Nord aujourd'hui — vient à l'esprit parce qu'après un réaménagement des règles en la matière, ce pays a réussi à attirer plus de compagnies de transport maritime dans ses ports. Le Canada pourrait-il tirer un enseignement des réformes étrangères et même en tirer un avantage dans l'avenir?

[Traduction]

M. Beyea : Tout à fait, nous pouvons observer ce qui se passe dans d'autres pays.

Encore une fois, je dois souligner que personne n'a fait de plainte. Personne ne s'est plaint sur ces questions au ministère depuis que je m'occupe de la politique tarifaire et ça fait neuf ans. Il est certain que nous examinons régulièrement les pratiques des États-Unis.

La présidente : Transports Canada ne vous a jamais demandé de vous renseigner?

M. Beyea : Non. J'ai cru comprendre que, la semaine dernière, le ministère avait commandé une étude de la question, mais c'était la première fois que nous entendions parler de cette étude et de ces questions.

La présidente : Êtes-vous au courant de ce qui se fait en Corée du Sud?

M. Beyea : Non.

Senator Phalen: I am trying to understand the system and I would like you to walk me through it. I am an international shipping company and I bring a container of televisions from China to Vancouver. Can I then ship them to Toronto without a tariff?

Mr. Beyea: Without a tariff on the conveyance or a tariff on the television?

Senator Phalen: Without a tariff on the conveyance, I guess.

Mr. Beyea: When goods are imported into the country, chapters 1 to 97 of the tariff are where the tariffs apply to goods. Thus, a television would have a tariff, a most-favoured nation tariff if it was coming from Asia, and that tariff would apply. I do not know what the tariff would be on a television; it might be free, it might be five per cent.

The elements of chapter 98 for conveyances allow the duty and tax free importation of the conveyance into Canada.

Senator Phalen: I am now in Toronto. My container is empty. If I want to fill it with clothing and send that from Toronto to China, would that be my one allowable domestic move?

Mr. Beyea: It would be a move outside the country, but it would be allowable.

Mr. Patten: That would be a movement as part of an international transaction or international movement being exported out of the country. It would be considered as part of your moves allowed in Canada.

Senator Phalen: What if I had no load going from Toronto to China but I have a contract to ship lumber products from Winnipeg to China. Would I have to transport my container empty from Toronto to Winnipeg or could I get a load of clothing in Toronto and ship it to Winnipeg?

Mr. Patten: What is allowable under the legislation, under the regulations, is a point-to-point move in Canada, incidental to the international move. Thus, the international move of getting the container to Winnipeg to pick up goods allows a point-to-point move in Canada as long as it is incidental to that international move. If the container is on its way to Winnipeg to pick up goods for export, a move incidental between Toronto and Winnipeg could be considered the one move you are allowed.

Senator Phalen: Therefore, I could load it up in Toronto and go to Winnipeg and take my load from Winnipeg?

Mr. Patten: That would be your one incidental move point-to-point in Canada as part of your international move.

Le sénateur Phalen : J'essaie de comprendre le système et j'aimerais que vous m'expliquiez comment il fonctionne. Disons qu'une société de transport international envoie un conteneur de téléviseurs de la Chine à Vancouver. Est-ce qu'elle peut l'envoyer à Toronto sans aucun tarif?

M. Beyea : Sans aucun tarif sur le transport ou sur les téléviseurs?

Le sénateur Phalen : Sans aucun tarif sur le transport, j'imagine.

M. Beyea : Lorsque des marchandises sont importées au pays, les tarifs des chapitres 1 à 97 du Tarif des douanes s'appliquent aux marchandises. Donc, un téléviseur aurait un tarif, celui de la nation la plus favorisée s'il provenait de l'Asie, et ce tarif s'appliquerait. Je ne connais pas le tarif pour un téléviseur. C'est peut-être gratuit, c'est peut-être 5 p. 100.

Les éléments du chapitre 98 sur les moyens de transport permettent l'importation en franchise de droits et de taxes de transport vers le Canada.

Le sénateur Phalen : Disons que je suis maintenant à Toronto et que mon conteneur est vide. Si je veux le remplir de vêtements et l'envoyer en Chine, s'agirait-il de mon unique déplacement national admissible?

M. Beyea : Ce serait un déplacement à l'extérieur du pays, mais il serait admissible.

M. Patten : Ce serait un déplacement dans le cadre d'une transaction internationale ou un déplacement international à l'extérieur du pays. Il ferait partie des déplacements permis au Canada.

Le sénateur Phalen : Et disons que je n'ai rien qui va de Toronto en Chine, mais que j'ai un contrat pour envoyer des produits du bois de Winnipeg en Chine. Est-ce que je devrais transporter mon conteneur vide de Toronto à Winnipeg ou est-ce que je pourrais remplir mon conteneur de vêtements à Toronto et l'envoyer à Winnipeg?

M. Patten : En vertu de la loi et des règlements, un déplacement de point à point au Canada, consécutif au déplacement international, est admissible. Donc, le déplacement international consistant à envoyer le conteneur à Winnipeg pour cueillir des marchandises permet un déplacement de point à point au Canada, à condition qu'il soit consécutif à ce déplacement international. Si le conteneur est en route vers Winnipeg pour cueillir des marchandises destinées à l'exportation, un déplacement consécutif entre Toronto et Winnipeg pourrait être l'unique déplacement admissible.

Le sénateur Phalen : Je pourrais donc remplir le conteneur à Toronto, aller à Winnipeg et l'envoyer ensuite à partir de Winnipeg?

M. Patten : Ce serait l'unique déplacement consécutif de point à point permis au Canada dans le cadre d'un déplacement international.

Senator Phalen: Can you give us some idea of the actual tariffs? For instance what would the tariff be if a container was used in a domestic shipping run?

Mr. Beyea: The actual tariff on a container?

Senator Phalen: Yes.

Mr. Beyea: Normally, if the container originates in NAFTA it would be free, no tariffs apply. I believe your issue then is a tax issue.

Geoffrey MacMillan, Tax Policy Officer, General Operations and Border Issues, Sales Tax Division, Tax Policy Branch, Finance Canada: If you have already purchased the container, you would have paid GST on the purchase and you would have received it back through the tax recovery mechanism. Considering you are in a commercial activity there should be basically a revenue neutral impact.

Senator Phalen: There is no difference if the container was empty or full?

Mr. MacMillan: If we are talking a strict domestic movement, that is right. With this assumption, if you have purchased a container, it is your container.

Senator Tkachuk: How much revenue is generated by this tariff policy?

Mr. Beyea: The policy for conveyances is an exemption from the tariff that applies. For example, trucks and their trailers coming from United States do not pay the tariff. That is an exemption from the regular tariff and tax.

If your question is with regard to the restrictions and how much is collected for one who uses point-to-point movement, no transaction occurs in that situation. It falls down into a regular activity. It is not an importation.

Senator Tkachuk: Once a container comes into Canada, no tax whatsoever is applied to it? It can stay here as long as it wants, and when it is full it goes back?

Mr. Beyea: Containers are to be out of the country within 30 days. There are a variety of exemptions that allow them to stay longer.

Senator Tkachuk: Is there a tax imposed on a container if it stays longer than 30 days?

Mr. Patten: My understanding is that if it stays longer than 30 days, unless it falls within the exemptions, it no longer qualifies under tariff item 9801. If applicable, the duties and taxes apply.

Senator Tkachuk: Are there any duties or taxes generated by a container staying longer than 30 days?

Mr. Patten: It is difficult to say. I can check with our systems and our revenue collection personnel.

I am not positive we can report on the revenue collected because of containers or trailers not qualifying under item 9801. I believe when the duties or taxes are paid, there is no specification that this was a situation that did not qualify under item 9801 or is

Le sénateur Phalen : Pouvez-vous nous donner une idée des tarifs courants? Par exemple, quel serait le tarif d'un conteneur utilisé pour un trajet national?

M. Beyea : Le tarif courant sur un conteneur?

Le sénateur Phalen : Oui.

M. Beyea : Normalement, si le conteneur fait partie de l'ALENA, ça ne coûte rien. Aucun tarif ne s'applique. Je crois donc que votre question est d'ordre fiscal.

Geoffrey MacMillan, agent de la politique de l'impôt, Opérations générales et questions frontalières, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt, Finances Canada : Si vous avez déjà acheté le conteneur, vous aurez payé la TPS sur l'achat et l'aurez récupéré par l'intermédiaire du mécanisme de recouvrement fiscal. Étant donné que c'est une activité commerciale, il devrait donc y avoir neutralité fiscale.

Le sénateur Phalen : Il n'y a aucune différence, que le conteneur soit vide ou plein?

M. MacMillan : Si nous parlons simplement d'un déplacement national, c'est vrai. Selon cette hypothèse, si vous avez acheté un conteneur, il vous appartient.

Le sénateur Tkachuk : Quelles sont les recettes générées par cette politique tarifaire?

M. Beyea : La politique sur les transports fait exception au tarif qui s'applique. Par exemple, les camions et leurs remorques qui proviennent des États-Unis ne payent pas le tarif. C'est une exception au tarif et à la taxe réguliers.

Si votre question concerne les restrictions et les recettes générées pour un déplacement de point à point, aucune transaction n'est effectuée dans cette situation. Il s'agit alors une activité régulière et non d'une importation.

Le sénateur Tkachuk : Lorsqu'un conteneur entre au Canada, aucune taxe ne s'applique? Il peut y rester aussi longtemps que voulu et repartir lorsqu'il est plein?

M. Beyea : Les conteneurs doivent quitter le pays dans un délai de 30 jours. Plusieurs exceptions leur permettent de rester plus longtemps.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce qu'une taxe est imposée sur un conteneur s'il reste plus de 30 jours?

M. Patten : J'ai cru comprendre que si un conteneur reste plus de 30 jours au pays, à moins d'être visé par une exception, il n'est plus admissible au numéro tarifaire 9801. Les droits et taxes s'appliquent, s'il y a lieu.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que des droits ou des taxes sont perçus sur un conteneur qui reste au pays pendant plus de 30 jours?

M. Patten : C'est difficile à dire. Je peux vérifier auprès du personnel des systèmes et de la perception des recettes.

Je ne sais pas si nous pouvons faire état des recettes perçues parce que certains conteneurs et remorques ne sont pas admissibles en vertu du numéro tarifaire 9801. Je crois que lorsque les droits et les taxes sont payés, rien n'indique que la

just a regular importation of a container under regular circumstances. However, I will verify that with our systems people as well as our revenue collection people.

Senator Tkachuk: My understanding is a container can stay quite a bit longer than 30 days — up to a year until a customer fills it and sends it back — in the United States without this duty being applied.

Considering that 20 to 40 per cent of containers come back empty, has there been discussion within your own department as to possibly extending the time limit under the tariff policy here in Canada?

Mr. Beyea: We have not discussed that, nor has anyone approached us with that suggestion.

Senator Tkachuk: We are approaching you with that suggestion. You might want to pay attention.

Mr. Beyea: Yes. That is something we will consider. I am just saying that we have not heard from the marine association, from carriers or shippers. We are in contact with those people regularly with regard to other issues. All I am saying is nobody has brought this forward.

The container restriction is 365 days in the United States and 30 days here in Canada or up to 24 months if one of five conditions is met as laid out in the tariff.

Senator Tkachuk: I take it that the amount of money generated by containers staying longer than 30 days in Canada is really an insignificant amount given the fact that you do not even know what that amount is. It is not a large amount. Usually witnesses who come before us from the government know an amount when it is significant.

Therefore, this may be an easy tax to eliminate considering that the amount of revenue generated is insignificant.

Mr. Beyea: Yes. Again, I emphasize that it is a tax exemption. In the normal course of business, containers come in and leave within 30 days.

Senator Tkachuk: Of course they do if there is no tax applied. However, that does not happen in the United States because containers can stay longer. If a financial barrier is present, why would they not leave? If that duty was eliminated, how do you know containers would not hang around until they were full? Would it not be better to have them full on the way back? Does it matter?

Mr. Beyea: We will take your suggestion under advisement and discuss it with those who bring it forward.

I am not ignoring the issue at all. All I can say is nobody has brought the 30-day rule up with us as a problem. Again, I stress it is an exemption to the normal tariff that one pays. The rules for

situation ne permet pas d'être admissible en vertu du numéro tarifaire 9801 ou qu'il s'agit d'une importation régulière d'un conteneur dans des circonstances régulières. Je vais toutefois me renseigner auprès du personnel des systèmes et de la perception des recettes.

Le sénateur Tkachuk : Si je comprends bien, un conteneur peut rester beaucoup plus longtemps de 30 jours, pendant un an, jusqu'à ce qu'un client le remplisse et le renvoie aux États-Unis sans que ce droit s'applique.

Étant donné que de 20 à 40 p. 100 des conteneurs reviennent vides, y a-t-il eu des discussions dans votre ministère quant à la possibilité de prolonger la limite de temps en vertu de la politique tarifaire du Canada?

M. Beyea : Nous n'en avons pas discuté, et personne ne nous l'a proposé.

Le sénateur Tkachuk : Nous vous le proposons. Vous voudrez peut-être y prêter attention.

M. Beyea : Oui. C'est quelque chose que nous allons étudier. Je dis seulement que nous n'avons pas eu de nouvelles de l'association maritime, des transporteurs ou des expéditeurs. Nous communiquons régulièrement avec ces personnes au sujet d'autres questions. Je dis simplement que personne n'a soulevé la question.

La restriction sur les conteneurs est de 365 jours aux États-Unis et de 30 jours au Canada ou jusqu'à 24 mois si l'une des cinq conditions établies dans le Tarif des douanes s'applique.

Le sénateur Tkachuk : Je présume que les recettes générées par les conteneurs qui restent plus de 30 jours au Canada sont négligeables étant donné que vous ignorez ce montant. Ce n'est pas une somme importante. Habituellement, les témoins du gouvernement connaissent le montant lorsqu'il est important.

Ça pourrait donc être une taxe facile à éliminer étant donné que les recettes générées sont négligeables.

M. Beyea : Oui. Encore une fois, je veux souligner que c'est une exonération fiscale. Dans le cours normal des activités, les conteneurs arrivent et quittent dans une période de 30 jours.

Le sénateur Tkachuk : Bien sûr, c'est ce qu'ils font si aucune taxe n'est appliquée. Cependant, cela ne se produit pas aux États-Unis parce que les conteneurs peuvent rester plus longtemps. S'il existe un obstacle financier, pourquoi ne partiraient-ils pas? Si ce droit était éliminé, comment savez-vous que les conteneurs ne resteront pas ici jusqu'à ce qu'ils soient pleins? Est-ce que ça ne serait pas mieux qu'ils soient pleins au retour? Est-ce que c'est important?

M. Beyea : Nous délibérerons de votre proposition et en discuterons avec ceux qui l'avanceront.

Je ne cherche pas à ignorer la question. Tout ce que je peux dire, c'est que personne n'a mentionné que la période de 30 jours posait un problème. Encore une fois, je précise qu'il s'agit d'une

conveyances are there to facilitate the movement of goods, so there are no duties and taxes applied within the 30 days.

Senator Tkachuk: I understand that. However, after the 30 days the duties and taxes do apply. Is that right?

Mr. Beyea: Yes.

Senator Phalen: Following up on that question, is there not a pool system that allows a container to stay in the country for 180 days? What is the pool system? How does one belong to it?

Mr. MacMillan: There is a pool system. We refer to it as a container bank system for GST purposes. Once one is registered within that system, he or she can export and import a similar number of like containers free of GST. However, that falls within the GST non-taxable importation schedule, and that seems to run under a different tariff heading, if I am not mistaken. I do not believe it is part of item 9801. The administration of that is part of the purview of the Canada Border Services Agency.

Senator Banks: I am sure you have explained this, but I did not understand it. If I run Maersk Line and I own a container that somebody has rented for the purpose of transporting goods from Vancouver to Toronto and that container stays here longer than 180 days — and I am assuming Maersk is in the pool — what exactly am I susceptible to with respect to costs for taxes and tariffs? Will it cost the GST only or some other tariff or tax?

Mr. MacMillan: GST would most likely apply at the rate of 6 per cent. I assume the tariffs would also apply, but I cannot speak to that.

Mr. Beyea: There could be a tariff, but it would depend on the classification.

Senator Banks: What is the tariff classification for a container?

Mr. Beyea: There are different tariffs for different types of containers. I do not know the exact tariff level, but it would be relatively low. If it originated from a country with which we have a free trade agreement, the tariff would be zero. We also have zero tariffs from many developing countries.

Senator Banks: What happens if the container came from Singapore, a country with which we do not have a free trade agreement?

Mr. Beyea: We are presently negotiating an agreement with Singapore.

Senator Banks: Yes, but we do not have one today.

Mr. Beyea: That is right.

Senator Banks: As the owner of the container, I will pay a tariff and GST based upon the assessed value of the container. Is that correct?

exception au tarif régulier. Les règlements sur le transport servent à faciliter le déplacement des marchandises, alors aucun droit ni taxe n'est appliqué pendant 30 jours.

Le sénateur Tkachuk : Je comprends, mais après 30 jours, les droits et les taxes s'appliquent, c'est bien ça?

M. Beyea : Oui.

Le sénateur Phalen : Pour faire suite à cette question, n'existe-t-il pas un système de conteneurs en commun qui permet aux conteneurs de rester au pays pendant 180 jours? Qu'est-ce que ce système de conteneurs en commun? Comment peut-on en faire partie?

M. MacMillan : Il existe un système de conteneurs en commun que nous appelons « système de banque de conteneurs » pour les besoins de la TPS. Lorsqu'une société s'inscrit au système, elle peut exporter et importer un même nombre de conteneurs semblables exempts de TPS. Cependant, cette activité fait partie de la liste d'importations exemptes de TPS et elle est visée par une position tarifaire différente, si je ne me trompe pas. Je ne crois pas qu'elle fasse partie du numéro tarifaire 9801. Son administration relève de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Le sénateur Banks : Je suis sûr que vous l'avez expliqué, mais je n'ai pas compris. Disons que je dirige la Maersk Line et que je suis propriétaire d'un conteneur que quelqu'un a loué pour transporter des marchandises de Vancouver à Toronto et que le conteneur y reste plus de 180 jours, en supposant que Maersk fait partie du système de conteneurs en commun. Quels droits et taxes devrais-je payer? Devrais-je payer seulement la TPS ou un autre tarif ou taxe?

M. MacMillan : La TPS de 6 p. 100 s'appliquerait probablement. Je présume que les tarifs s'appliqueraient également, mais je ne peux pas m'avancer là-dessus.

M. Beyea : Il pourrait y avoir un tarif, mais ça dépend de la classification.

Le sénateur Banks : Quelle est la classification tarifaire pour un conteneur?

M. Beyea : Il y a différents tarifs pour différents types de conteneurs. Je ne connais pas le niveau tarifaire exact, mais il serait relativement peu élevé. S'il venait d'un pays avec lequel nous avons conclu un accord de libre-échange, il n'y aurait aucun tarif. C'est également le cas avec de nombreux pays en développement.

Le sénateur Banks : Et si le conteneur vient de Singapour, pays avec lequel nous n'avons pas conclu d'accord de libre-échange?

M. Beyea : Nous négocions présentement un accord avec Singapour.

Le sénateur Banks : Oui, mais nous n'en n'avons pas à l'heure actuelle.

M. Beyea : C'est exact.

Le sénateur Banks : En tant que propriétaire du conteneur, je payerais un tarif et la TPS selon la valeur imposable du conteneur, c'est bien ça?

Mr. Beyea: Yes, that is my understanding.

Senator Banks: Madam Chairman asked you about South Korea, but what about the really big ports such as Singapore, Rotterdam and now Dubai? Do they have similar restrictions?

Mr. Beyea: I am not certain.

Senator Banks: That would be good to find out.

The Chairman: Could you furnish us with that information?

Senator Banks: International trade is fairly important.

Senator Zimmer: Senator Phalen asked my first question in his supplementary, but I will follow up on it.

You have indicated the number is 180 days that has been decided upon between the United States, but apparently it can be extended 365 days or up to three years; is that correct?

Mr. Beyea: Twenty-four months.

Senator Zimmer: How does one become a pool operator?

Mr. Patten: I will have to get that information for you, senator. I do not have it with me today. We will commit to getting it.

Senator Zimmer: What percentage of steamship lines, doing business in Canada, fall into this category? Do you have any idea what the percentage is?

Mr. Beyea: No. That is information that we would have to go to Transport Canada for or the Canada Border Services Agency.

Senator Eyton: Are you aware of who owns the containers? I see 100,000 containers across the country. It seems to me ownership is important when considering the policy issue of tariffs. Do you know who owns them?

Mr. Patten: There is a variety of ways of knowing who owns the container. It could be by researching the individual container number itself. It is important to note, however, that there is a requirement on the carrier, when bringing these containers into the country, to report that type of information to us if, to their knowledge, it does not qualify for tariff item 9801. If they are bringing in containers for certain purposes that do not qualify under item 9801, they would have to report it. At that point in the collection of tariff or duties and taxes, the manufacturer and location of the container would have to be reported to us as well.

Senator Eyton: I was asking if you were aware of who owned the containers. My suspicion is most are owned by shipping companies, maybe a vast majority of them. Beyond that I would be interested in whether or not they were foreign shipping companies or Canadian shipping companies for example. Are you familiar with that?

Mr. Patten: Our understanding is that they are owned by foreign shipping companies for the most part.

M. Beyea : Oui, c'est ce que je comprends.

Le sénateur Banks : La présidente vous a questionné au sujet de la Corée du Sud, mais qu'en est-il des ports très importants comme Singapour, Rotterdam et maintenant Dubai? Ont-ils des restrictions semblables?

M. Beyea : Je ne suis pas certain.

Le sénateur Banks : Ce serait bien de le savoir.

La présidente : Pourriez-vous nous fournir cette information?

Le sénateur Banks : Le commerce international est assez important.

Le sénateur Zimmer : Le sénateur Phalen a posé ma première question, mais je ferai un suivi.

Vous avez indiqué qu'une période de 180 jours a été établie aux États-Unis, mais apparemment cette période peut s'étendre jusqu'à 365 jours ou jusqu'à trois ans, c'est exact?

M. Beyea : Vingt-quatre mois.

Le sénateur Zimmer : Comment devient-on exploitant de conteneurs en commun?

M. Patten : Je vais devoir obtenir cette information pour vous, sénateur. Je ne l'ai pas avec moi aujourd'hui. Nous allons nous renseigner.

Le sénateur Zimmer : Quel pourcentage des sociétés de navigation, qui font des affaires au Canada, fait partie de cette catégorie? Connaissez-vous le pourcentage?

M. Beyea : Non. C'est une information qu'il faudrait obtenir auprès de Transports Canada ou de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Le sénateur Eyton : Savez-vous qui est propriétaire des conteneurs? Je constate qu'il y a 100 000 conteneurs à la grandeur du pays. Il me semble important de connaître les propriétaires lorsqu'on étudie la politique tarifaire. Savez-vous à qui ils appartiennent?

M. Patten : Il y a plusieurs façons de savoir à qui appartiennent les conteneurs. On peut faire une recherche par numéro de conteneur. Cependant, il est important de noter que le transporteur, à l'arrivée des conteneurs au pays, doit nous communiquer ce type de renseignement si, à sa connaissance, le conteneur n'est pas admissible en vertu du numéro tarifaire 9801. S'il envoie ici des conteneurs à des fins qui ne le rendent pas admissible en vertu de ce numéro, il doit le mentionner. Au moment de la perception du tarif ou du droit et de la taxe, les renseignements concernant le fabricant et l'emplacement du conteneur doivent également être communiqués.

Le sénateur Eyton : Je demandais si vous saviez à qui appartenaient les conteneurs. Je présume que la plupart appartiennent à des sociétés de transport, probablement la très grande majorité d'entre eux. J'aimerais aussi savoir si ce sont des sociétés de transport étrangères ou canadiennes par exemple. Êtes-vous au courant?

M. Patten : Il semble que la plupart appartiennent à des sociétés de transport étrangères.

Senator Eyton: This may be perhaps more in our area than yours, but what are the policy reasons for limiting cabotage or limiting the number of days that a container can or should stay in the country? Apart from the revenue collection, and I believe it is not very significant, I find it hard to fathom the policy reasons behind those limitations. It seems to me it must impose an unnecessary cost on shippers and manufacturers here in this country.

Mr. MacMillan: Although I cannot speak to the number of days that a container is in the country, I can tell you from the tax perspective, restrictions on cabotage are in place for purposes of tax equity; basically equity between foreign suppliers of containers and domestic suppliers of containers. If you were to receive a container from a domestic supplier, say on a lease basis, you would have to pay GST. However, if you were able to acquire a container abroad, for instance, by way of lease and we did not have the cabotage restrictions in place, there would be an incentive to get your containers from outside the country.

Senator Eyton: If you do not know who the owners are it is hard to make that case as to which are the domestic and which are the international containers.

My last question is — I believe I heard part of the answer before — are we aware of where all this places us against the U.S. competition? There is Vancouver, next to Portland or competing with San Diego, and I see a lot of traffic going back and forth. To what extent are you familiar with the impact of regulations on our competitive position?

Mr. Beyea: We have looked recently at the regulations vis-à-vis those in the United States and on the 30-day rule we are certainly much less; there it is 365 days. On the cabotage, it is the same issue. There are point-to-point uses not allowed in the United States, certainly with respect to the trucking industry and we are trying to confirm with the marine industry as well. With regard to the point-to-point use, there is incidental movement; it is the same regulation in the United States.

Senator Eyton: Similar, to one destination?

Mr. Beyea: I have a draft copy here that I could hand out that goes through each of them: "...may carry merchandise or passengers between points in the United States if such carriage is incidental to or immediately prior to or subsequent engagement of the vehicle in international traffic." It is essentially the same.

Senator Eyton: But limited to one stop?

Mr. Beyea: Incidental to. This is a summary we have from the United States. We can provide you with the regulations if you would like.

The Chairman: Do you meet with Transport Canada on a regular basis?

Mr. Beyea: No. In fact, the first time we heard that they were doing this study was last week after you had asked us to come here and talk about tariff items.

The Chairman: Maybe you should talk to them more.

Le sénateur Eyton : C'est peut-être plus de notre domaine que du vôtre, mais pourquoi les politiques limitent-elles le cabotage ou la durée du séjour des conteneurs au pays? Sauf pour la perception de recettes, et je crois qu'elles sont négligeables, j'ai du mal à comprendre les raisons justifiant ces limites dans les politiques. Il me semble que des frais inutiles sont imposés aux transporteurs et aux fabricants canadiens.

M. MacMillan : Je ne peux pas dire combien de jours un conteneur reste au pays, mais je peux vous dire, d'un point de vue fiscal, que des restrictions sur le cabotage sont établies afin d'assurer l'équité fiscale, c'est-à-dire une équité entre les fournisseurs étrangers de conteneurs et les fournisseurs canadiens de conteneurs. Si vous deviez recevoir un conteneur d'un fournisseur canadien, disons en location, vous payeriez la TPS, mais si vous avez pu obtenir un conteneur à l'étranger, par exemple en location, et qu'aucune restriction de cabotage n'était en place, cela vous inciterait à obtenir des conteneurs à l'étranger.

Le sénateur Eyton : Si vous ne connaissez pas les propriétaires, il est difficile de distinguer les conteneurs canadiens des conteneurs internationaux.

Je crois que j'ai entendu précédemment une partie de la réponse à ma dernière question, mais quelle est notre position face à la concurrence américaine? Il y a Vancouver, près de Portland ou qui fait concurrence à San Diego, et j'observe beaucoup de trafic. Dans quelle mesure connaissez-vous l'impact des règlements sur notre position concurrentielle?

M. Beyea : Nous avons récemment comparé les règlements à ceux des États-Unis et notre période de 30 jours est certainement moins longue que la leur, qui est de 365 jours. Pour le cabotage, c'est la même chose. Certains déplacements de point à point ne sont pas permis aux États-Unis, certainement en ce qui concerne l'industrie du camionnage, et nous tentons d'obtenir une confirmation auprès de l'industrie maritime également. En ce qui concerne les déplacements de point à point, le déplacement consécutif existe. C'est le même règlement aux États-Unis.

Le sénateur Eyton : Semblable, vers une seule destination?

M. Beyea : J'ai ici une version provisoire que je pourrais distribuer et qui dit que le transport de marchandises ou de passagers est permis entre différents points des États-Unis si un tel transport est consécutif, précède immédiatement ou est subséquent à l'engagement du véhicule dans le trafic international. C'est essentiellement la même chose.

Le sénateur Eyton : Mais limité à un arrêt?

M. Beyea : Consécutif. C'est un résumé provenant des États-Unis. Nous pouvons vous fournir les règlements si vous voulez.

La présidente : Rencontrez-vous régulièrement Transports Canada?

M. Beyea : Non. En fait, nous avons entendu parler de cette étude pour la première fois la semaine dernière, lorsque vous nous avez demandé de venir vous parler des numéros tarifaires.

La présidente : Vous devriez peut-être lui parler plus souvent.

Mr. Beyea: Absolutely.

Senator Banks: I have a question first of the clerk and then of the witnesses. Of the two studies referred to in here, do you know who the authors are?

Allison Padova, Analyst, Economics Division, Parliamentary Research Branch: University of Manitoba Transport Institute was co-author on one and sole author of the other was an academic by the name of Dr. Barry Prentice.

Senator Banks: Therefore, Dr. Barry Prentice, University of Manitoba would be a way to find both these studies. I gather you are unfamiliar with these studies, both of which suggest that some changes might be in good order for the good of Canadian trade. I would suggest to the witnesses that they might wish to read the studies.

The Chairman: And they should talk to Transport Canada.

Thank you very much for your presence here with us and we will be hearing from you. I suppose you will be sending us the information requested this morning.

The committee continued in camera.

OTTAWA, Wednesday, October 25, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:15 p.m. to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (Chairman) in the chair.

[English]

The Chairman: Honourable senators, today we are pleased to have as our witness Dr. Michael Ircha from the University of New Brunswick. Thank you for your patience, Mr. Ircha. We are pleased to have you with us today. Please proceed.

Dr. Michael C. Ircha, Professor of Civil Engineering, University of New Brunswick, as an individual: Thank you. I want to talk about containers and containerization at a fairly high level. In the past, you have had presentations from others dealing with transportation in North America, and it is important that we recognize that containerization and transportation are part of an integrated North American continental transportation system. We have containers coming into Canada through American ports, and we have containers going from Canadian ports into the American Midwest and the American system. It is a porous and vibrant system. There is an issue about providing more container terminals for the growing trade in containers. You have had evidence in the past that this is a rapidly growing area. I believe

M. Beyea : Assurément.

Le sénateur Banks : J'ai d'abord une question du greffier et ensuite des témoins. Connaissez-vous les auteurs des deux études dont il est question?

Allison Padova, analyste, Division de l'économie, Direction de la recherche parlementaire : Le Transport Institute de l'Université du Manitoba a coécrit l'une des études, et l'autre étude a été réalisée par un universitaire du nom de Barry Prentice.

Le sénateur Banks : M. Barry Prentice, de l'Université du Manitoba, pourrait donc nous renseigner sur ces deux études. J'en conclus que vous n'êtes pas familier avec ces études qui indiquent que certains changements seraient dans l'intérêt du commerce canadien. Je conseillerais aux témoins de lire les études.

La présidente : Et ils devraient communiquer avec Transports Canada.

Merci beaucoup d'avoir été des nôtres aujourd'hui et nous attendrons de vos nouvelles. Je présume que vous nous communiquerez les renseignements demandés ce matin.

La séance se poursuit à huis clos.

OTTAWA, le mercredi 25 octobre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 15 afin d'étudier, pour en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, ainsi que les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (présidente) occupe le fauteuil.

[Traduction]

La présidente : Honorables sénateurs, nous sommes heureux d'accueillir aujourd'hui notre témoin, M. Michael Ircha, Ph.D., de l'Université du Nouveau-Brunswick. Je vous remercie de votre patience, monsieur Ircha, et vous souhaite la bienvenue. Vous pouvez maintenant présenter votre exposé.

Michael C. Ircha, professeur de génie civil, Université du Nouveau-Brunswick, à titre personnel : Je vous remercie. Je voudrais vous parler de conteneurs et de conteneurisation à un niveau assez élevé. Vous avez entendu dans le passé des exposés d'autres témoins traitant des transports en Amérique du Nord. Il est important de reconnaître que la conteneurisation et les transports font partie d'un réseau de transport continental intégré en Amérique du Nord. Il y a des conteneurs qui arrivent au Canada en passant par des ports américains; d'autres partent des ports canadiens à destination du Midwest et du réseau américain. C'est un système poreux et très dynamique. On se demande s'il convient de créer plus de terminaux à conteneurs pour répondre aux besoins d'un commerce de plus en plus

that the Canadian ports can provide an answer to the growing dilemma of how we are to handle the anticipated growth in container trade into and out of North America.

Depending upon your interest and the time that I have, I propose to deal with the following: the growth of containerization; the Suez versus the Panama routing; container hub ports and their characteristics; the East Coast of Canada — rather than the West Coast, because I believe you have heard about that before — and the opportunities for hub container ports in Atlantic Canada; and, finally, federal policy issues that could help the development of containerization and the growth of containerization in Canada.

Compared to past trends in container volumes, worldwide we have had a tremendous growth in containerization. In the last decade, we have seen an increasing shift from the previous trade, which used to be from Europe to the East Coast of the United States. In the last few decades, we have seen a significant shift of the major trades being focused in Asia, either Asia eastward to the West Coast of the United States or Asia westward to Europe. Now we are getting some of that trade coming into the East Coast of the United States. This growth in containerization reflects the growth of economic globalization. Marc Levinson recently wrote a book entitled, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Using his data and other sources, the World Trade Organization has shown that world trade is actually growing much faster than the gross domestic product worldwide.

If we look at an index developed by the World Trade Organization in 2002, we see that if the exports in 1950 equal 100, those in 2002 equal 10,140. However, the world GDP in 2002 was only 704 compared with 100. In other words, export growth around the world from 1950 to 2002 grew 14 times faster than the gross domestic product. We find that containerization and the movement of high-value, low-volume manufactured products in containers was a revolution that had lubricated world trade. We see that significant growth.

I do not want to bore you with figures, but in 1970 there were 450,000 containers in the world; by 2004, we had 19.3 million containers. If we look at the container throughput in ports, in and out, in 1970 we were dealing with 7 million TEU, which is a twenty-foot equivalent unit — a 40-foot container is 2 TEU. In 1970 we had 7 million TEU; by 2004 there were 332 million TEU through world ports — a growth of 46 times.

conteneurisé. Vous avez déjà entendu des témoignages établissant que ce secteur est en croissance rapide. Je crois que les ports canadiens peuvent contribuer à la solution du problème grandissant de la manutention de volumes toujours plus grands de biens conteneurisés en partance ou à destination de l'Amérique du Nord.

Selon votre intérêt et le temps dont je dispose, je me propose d'aborder les points suivants : la croissance de la conteneurisation, l'acheminement par le canal de Suez ou par le canal de Panama, les ports-pivot à conteneurs et leurs caractéristiques, la côte est du Canada plutôt que la côte ouest — je crois que vous avez entendu parler de cela auparavant — et les perspectives de création de ports-pivot à conteneurs dans le Canada atlantique, et enfin les politiques fédérales pouvant favoriser le développement et la croissance de la conteneurisation au Canada.

Le monde a connu une croissance considérable de la conteneurisation par rapport aux volumes du passé. Au cours de la dernière décennie, nous avons assisté à une évolution croissante du schéma du trafic, qui se faisait auparavant entre l'Europe et la côte Est des États-Unis. Dans les dernières décennies, le gros du commerce s'est déplacé vers l'Asie, les mouvements se faisant soient vers l'Est en direction de la côte ouest des États-Unis ou vers l'ouest à destination de l'Europe. Aujourd'hui, une partie de ce commerce atteint la côte est des États-Unis. Cette croissance de la conteneurisation reflète le développement de la mondialisation économique. Marc Levinson a récemment écrit un livre, *The Box : How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. En se basant sur ses données et sur d'autres sources, l'Organisation mondiale du commerce a prouvé que le commerce mondial croît plus rapidement que le produit intérieur brut.

En examinant les indices mis au point par l'OMC en 2002, nous pouvons constater que si les exportations de 1950 représentaient 100, celles de 2002 se chiffrent à 10 140. Dans la même période, le PIB mondial n'est passé que de 100 à 704. Autrement dit, entre 1950 et 2002, les exportations se sont accrues à un rythme quatorze fois plus rapide que celui du PIB. On peut dire en même temps que la conteneurisation et le transport en conteneurs de biens manufacturés à faible volume et à grande valeur ont constitué une révolution qui a considérablement favorisé le commerce mondial. Comme nous pouvons le voir, la croissance a été énorme.

Je ne veux pas vous ennuyer avec trop de chiffres, mais je dirais quand même qu'en 1970, il y avait 450 000 conteneurs dans le monde. En 2004, le chiffre était passé à 19,3 millions. Pour ce qui est du trafic de conteneurs dans les ports, il s'élevait en 1970 à 7 millions d'équivalents vingt pieds, ou EVP. Un conteneur de 40 pieds représente 2 EVP. En 1970, nous avions donc 7 millions d'EVP, qui sont passés à 332 millions d'EVP en 2004. Le chiffre s'est donc multiplié par 46.

The major container trade groups in the world today are Asia eastward to the West Coast of North America, Asia through the Suez Canal to Europe, and Asia and Europe to the East Coast of the United States.

It is basically a two-way flow, either westward through the Suez Canal or eastward to the West Coast and some traffic through the Panama Canal. As you know, the Panama Canal has problems dealing with larger container ships. It is limited to about 4,500 TEU vessels. Our vessels are considerably larger today and much of that traffic is not now going through the Panama Canal. You know on this past Sunday there was a referendum in Panama that the public approved to expand the Panama Canal so that in 2015 it will be able to handle larger vessels anticipated to be 10,000 to 12,000 TEU.

In September of this year, the latest large container vessel was christened in Rotterdam, a vessel called the *Emma Maersk*. It can handle 11,000 TEU, the biggest ship that we know of on the waters today for containers.

When I looked at the specifications of the *Emma Maersk* and compared them with the proposed expansion of the Panama Canal just approved, I noticed that the *Emma Maersk* cannot go through the new locks; it is too wide for the locks. This is 2006. What will happen in 2015? It is a big question.

Containerization is a major part of world trade. Fifty per cent of maritime trade by value — not by tonnage — is carried in containers.

The projected growth is phenomenal. Ocean Shipping Consultants Limited — and this is in my paper — shows that on a global scale we anticipate by 2010 we will have 498 million TEU and by 2015 it will be up to 645 million TEU.

In North America, the trade is expected to grow to 57 million TEU by 2010 to 72 million TEU by 2015, which is very large growth.

This growth, as you are aware, is causing problems in the ports that the goods are coming through, in particular the ports of the West Coast of the United States and Canada. There were problems in Vancouver two years ago, with congestion and delays, some of which have been addressed by CN and CP cooperating and by other technology changes, such as changes in types of equipment to stack higher in the container terminals inside Vancouver. Prince Rupert is now on line as being constructed to provide 500,000 TEU by the year 2007. Other steps have been taken in other West Coast ports to overcome the congestion. However, that will not address the problem.

Doug Tilden, who is the president and CEO of a major terminal in the United States, argues that to deal with the issues of the growth of trade from Asia into North America we would need

Aujourd'hui, les principaux groupes mondiaux de commerce conteneurisé vont de l'Asie vers l'est en direction de la côte ouest de l'Amérique du Nord, de l'Asie à destination de l'Europe par le canal de Suez et de l'Asie et l'Europe vers la côte est des États-Unis.

C'est donc essentiellement un trafic dans deux directions, l'une vers l'ouest par le canal de Suez et l'autre vers l'est en direction de la côte ouest, avec un certain trafic par le canal de Panama. Comme vous le savez, il est assez difficile pour les grands porte-conteneurs de traverser le canal de Panama, qui est limité à des bâtiments d'environ 4 500 EVP. Les porte-conteneurs d'aujourd'hui sont beaucoup plus grands et n'empruntent donc pas la route du canal de Panama. Vous savez que, dimanche dernier, un référendum s'est tenu à Panama au cours duquel la population a approuvé une expansion du canal qui permettra, d'ici 2015, le passage de porte-conteneurs de 10 000 à 12 000 EVP.

En septembre dernier, le grand porte-conteneurs le plus récent, l'*Emma Maersk*, a été lancé à Rotterdam. Il a une capacité de 11 000 EVP. À ma connaissance, c'est le plus grand du monde.

Lorsque j'ai regardé les spécifications techniques de l'*Emma Maersk* et les ai comparées au projet d'expansion du canal de Panama qui vient d'être approuvé, je me suis rendu compte qu'il ne pourra pas passer par les nouvelles écluses parce qu'il est trop large. Nous ne sommes qu'en 2006. Qu'en sera-t-il en 2015? C'est une grande question.

Le commerce conteneurisé constitue une importante part du commerce mondial : 50 p. 100 du commerce maritime, en valeur et non en tonnage, est transporté en conteneurs.

La croissance projetée est phénoménale. D'après Ocean Shipping Consultants Limited, que je mentionne dans mon document, nous pouvons nous attendre, à l'échelle mondiale, à atteindre 498 millions d'EVP en 2010 et 645 millions en 2015.

En Amérique du Nord, le trafic de conteneurs devrait passer à 57 millions d'EVP en 2010 et à 72 millions en 2015, ce qui représente une très forte croissance.

Comme vous pouvez vous en douter, cette croissance cause des difficultés dans les ports où les marchandises arrivent, notamment sur la côte ouest des États-Unis et du Canada. Il y avait de l'encombrement et des retards à Vancouver il y a deux ans. Une partie des problèmes a été réglée grâce à la coopération entre le CN et le CP et grâce à d'autres changements technologiques, comme l'installation de nouveaux types de matériel de manutention pouvant empiler les conteneurs à une plus grande hauteur dans les terminaux de Vancouver. Prince Rupert est en train d'être aménagé pour pouvoir s'occuper d'un trafic de 500 000 EPV d'ici 2007. D'autres mesures sont prises dans d'autres ports de la côte ouest pour régler les problèmes d'encombrement. Toutefois, cela ne suffira pas.

Doug Tilden, président et chef de la direction d'un grand terminal des États-Unis, estime que pour affronter la croissance du commerce entre l'Asie et l'Amérique du Nord, il faudra

a port the size of New York-New Jersey — which is about 4 million TEU a year — added each year for the foreseeable future.

We are not getting there by what we are doing.

The other concern affecting this idea of a super hub port is that shippers are getting anxious about route diversity. They are anxious about being tied to only one port. They have seen problems in Vancouver with the trucker's strike. They have seen potential labour problems in U.S. ports. They say they do not want all their eggs in one basket. We have seen some of the major shipping companies of Wal-Mart, Canadian Tire and others saying, "We do not want to ship everything into one port. We want to have distribution centres at two or three ports in North America so that if there is a problem with one we will go to the other." Route diversity is, therefore, becoming important.

Let me shift quickly to the subject of the Suez Canal versus the Panama Canal. We have talked about the eastward movement from Asia through the Suez Canal. That is a viable route. The Suez Canal is considering widening to allow two cohorts of ships running back and forth. Right now, it is limited to one-way flow of traffic. This will allow the handling of more efficient ships. The Panama is looking to expand, as just discussed, and, hopefully, it will provide better service, but it will still not address the problem of very large container ships. We will still see them coming through hub ports in various parts of the world.

The larger ships that we anticipate coming onto the marketplace are what we call the Malacca-max, referring to the Strait of Malacca between Malaysia and Indonesia, the major sea route westward from Singapore up through the straits. Studies carried out at Delft University argued that the largest ship that would go through that would be an 18,000 TEU vessel. We anticipate the largest size we will get to will be 18,000 TEU. We are at 11,000 TEU now; we are moving in that direction.

My third topic is the hub container ports and some of the characteristics we look for in designating hub container ports. The first is location — it is like real estate: location, location, location. I do work with the port of Saint John. It is a container port, but does not handle much traffic because it is not near the main sea routes. It would be a 12- to 15-hour diversion for ships to come in to Saint John and then go back out, whereas it is only a two- to three-hour diversion into Halifax. Thus, Halifax gets the trade from the North Atlantic route, Saint John does not. Diversion is a big deal. It is important to be on the main sea routes, the great circle routes that lead to Europe or Asia.

aménager chaque année un nouveau port de la taille de New York-New Jersey, qui a un trafic d'environ 4 millions d'EVP par an.

Les projets actuellement en cours ne permettront pas d'en arriver là.

L'idée d'un superport-pivot suscite des préoccupations : les expéditeurs tiennent beaucoup au principe de la diversité d'acheminement. Ils ne veulent pas être prisonniers d'un seul port. Ils ont vu quels problèmes la grève des camionneurs a occasionnés à Vancouver. Ils ont été témoins des effets des menaces de grève dans les ports américains. Ils ne veulent pas garder tous leurs œufs dans le même panier. Les grands expéditeurs, comme Wal-Mart, Canadian Tire et d'autres, disent : « Nous ne voulons pas tout expédier par le même port. Nous voulons avoir des centres de distribution dans deux ou trois ports d'Amérique du Nord. Ainsi, s'il y a un problème dans l'un d'eux, nous pouvons passer par un autre. » L'idée de la diversité d'acheminement prend donc de l'importance.

Maintenant, je voudrais aborder rapidement la question du canal de Suez par opposition au canal de Panama. Nous avons parlé des biens partant de l'Asie vers l'est par le canal de Suez. C'est une route viable. Les autorités égyptiennes envisagent d'élargir le canal pour permettre le passage simultané de deux convois de navires, dans les deux sens. En ce moment, le passage ne peut se faire que dans un seul sens à la fois. Cela permettra le passage de navires plus efficaces. Comme je viens de le dire, Panama envisage aussi d'agrandir son canal, qui devrait pouvoir ainsi assurer un meilleur service, mais il ne pourra pas accueillir les très grands porte-conteneurs, qui devront encore utiliser les grands ports-pivot aménagés dans différentes parties du monde.

Les grands navires futurs devront tenir compte de ce qu'on appelle la limite de Malacca. Le détroit de Malacca entre la Malaisie et l'Indonésie constitue la principale voie maritime vers l'ouest à partir de Singapour. Les études réalisées à l'Université de Delft ont abouti à la conclusion que le plus grand porte-conteneurs pouvant emprunter le détroit aurait une capacité de 18 000 EVP. Nous nous attendons donc à ce que ce chiffre représente la capacité maximale des navires qui seront construits. Nous en sommes actuellement à 11 000 EVP, mais nous avançons dans cette direction.

Mon troisième sujet est celui des ports-pivot à conteneurs et des caractéristiques à rechercher pour les choisir. Le premier critère est l'emplacement. C'est un peu comme dans le domaine de l'immobilier : l'emplacement est le critère le plus important. Je travaille pour le port de Saint John, qui est un port à conteneurs, mais qui n'a pas un grand trafic parce qu'il est à l'écart des grandes routes maritimes. Pour utiliser Saint John, les porte-conteneurs doivent faire un détour de 12 à 15 heures dans chaque direction, alors que le détour par Halifax n'est que de deux à trois heures. C'est donc Halifax qui reçoit le trafic de la route de l'Atlantique Nord. Les détours coûtent cher. Il importe donc d'être proche des grandes routes maritimes, c'est-à-dire des routes orthodromiques menant vers l'Europe ou l'Asie.

Prince Rupert is in an advantageous position because it is closer to Asia than Vancouver. One reason that Prince Rupert is developing a container terminal is because of its location. A port must be near a major shipping route, or must be the terminus of what we call a pendulum loop, in the sense that it starts from Asia and goes to the last port. Diversion is not an issue because the ships are not going further. Terminus ports can be off the main shipping routes.

Security, route diversity and port diversity are becoming major challenges. These concepts are changing from earlier days.

Larger ships cannot spend too much time in port. They are expensive items; they only make money when they are at sea. They need to be turned around fast. We need to talk about how to deal with large ships. In some of the evidence you received earlier, you heard that Canadian ports do not work 24/7. They do in Asia, but not here. We have issues about traffic on our streets. We have labour issues in our ports. These all affect the efficiency of our port system.

With respect to hub ports, we must consider a number of factors: water depth, which requires 15 metres or more to serve the large ships — the *Emma Maersk*, I believe, was 14.5 metres; the length of the berth, to adequately handle these large ships — the *Emma Maersk* is longer than the *Queen Mary II*; the number of quayside gantry cranes to load and discharge the ships; and the outreach — that is, how far out over the ship we go.

Today, people are buying super post-Panamax cranes — we have two coming into Halifax and there are several of them going into Vancouver — designed to handle containers that are 22 abreast on the ships. The standard vessels used to hold 13 containers, and we thought were big, but we are now moving to 22 plus. Some of these outreaches are very long. We must also consider air height. To serve the ships quickly, two or three or four of these cranes, depending on the length of the ship, are needed, so purchasing these super post-Panamax cranes becomes an expensive commodity.

Obviously, there is a productivity issue — that is, how quickly we can move the containers off and on to the ship. The number of movements per hour on a quayside gantry crane is an issue. There are technological ways aimed at improving productivity.

If large container ships — 10,000 TEU vessels, for example — are brought into a port, they will discharge most of those containers, and they have to be stacked somewhere as they will not be dissipated inland as quickly as offloaded from the ship. They may stay in the container yard for three to five days. A large amount of storage capacity is required for the outbound and the inbound containers. Finally, we must have a good transshipment facility and inland, road and rail connections as well as short-sea shipping to move the containers to other destinations along the

Prince Rupert a une situation géographique avantageuse parce qu'il est plus proche de l'Asie que Vancouver. C'est la raison pour laquelle Prince Rupert est en train de créer un terminal à conteneurs. Un port doit être proche d'une grande route maritime ou constituer le terminus de ce que nous appelons une boucle pendulaire, c'est-à-dire un itinéraire partant d'Asie pour aboutir au dernier port. Dans ce cas, le détour n'est pas important parce que le navire ne va pas plus loin. Les ports terminus peuvent être à l'écart des grandes routes maritimes.

La sécurité, la diversité d'acheminement et la diversité des ports sont en train de se transformer en grands défis. Ces concepts ont beaucoup évolué avec le temps.

Les grands navires ne peuvent pas rester trop longtemps dans un port. Les bâtiments sont coûteux et ne font de l'argent que lorsqu'ils naviguent en mer. Ils doivent être chargés et déchargés très rapidement. Nous devons parler de la façon d'accueillir de grands navires. Certains des témoignages que vous avez reçus vous ont appris par exemple que les ports canadiens ne fonctionnent pas 24 heures sur 24 et sept jours par semaine.

Dans le cas des ports-pivot, nous devons considérer un certain nombre d'éléments : la profondeur d'eau, qui doit être de 15 mètres ou plus pour accueillir les grands navires — je crois que l'*Emma Maersk* a un tirant d'eau de 14,5 mètres —; la longueur du quai — l'*Emma Maersk* est plus long que le *Queen Mary II* — ainsi que le nombre des portiques portuaires de chargement et de déchargement et leur portée, c'est-à-dire la hauteur à laquelle ils peuvent aller au-dessus du navire.

Aujourd'hui, les ports achètent des portiques super post-Panamax — Halifax en attend deux et Vancouver en a commandé plusieurs — conçus pour manutentionner des conteneurs empilés en rangs de 22 à bord des navires. Dans le temps, les bâtiments ordinaires pouvaient transporter 13 conteneurs, et nous pensions qu'ils étaient grands. Maintenant, nous nous orientons vers 22 ou plus. Cela nécessite un portique d'une très grande portée. Il faut également tenir compte de la hauteur au-dessus du navire. Pour desservir rapidement ces bâtiments, on a besoin de deux, trois ou quatre de ces portiques, selon leur longueur. Par conséquent, l'achat des portiques super post-Panamax peut coûter très cher.

De toute évidence, c'est une question de productivité : à quelle vitesse peut-on charger et décharger les conteneurs? Le nombre de mouvements par heure d'un portique portuaire est un facteur important. Il y a des moyens technologiques d'augmenter la productivité.

Quand un grand porte-conteneurs, d'une capacité de 10 000 EVP par exemple, arrive au port, il faut décharger la plus grande partie de sa cargaison et empiler les conteneurs quelque part parce qu'il est impossible de les expédier vers l'intérieur au fur et à mesure qu'ils sont déchargés. Les conteneurs restent en effet au port pendant trois à cinq jours. Il faut donc disposer d'une grande capacité d'entreposage pour les conteneurs d'arrivée et de départ. Enfin, il faut avoir une bonne installation de transbordement, des liaisons routières et ferroviaires et des

coast. That is an issue in both Canada and the United States. I will address that later.

When we talk about hub ports, we must consider stacking density, how high we are stacking, and what kind of density. I mentioned that in Vancouver they have converted their container handling equipment in their container yard from straddle carriers to rubber tire gantry to increase the stacking height in the yard in order to hold more containers. That comes with a price. There is an efficiency problem, particularly for import containers. Inevitably, when a trucker arrives to pick up a container it will not be at the top of the stack, but at the bottom. The higher those containers are stacked, the more they must be repositioned to allow access to that container. Putting in new equipment allows density to increase, but productivity decreases unless strategic decisions are made on stacking heights on import boxes.

We have talked about crane productivity. In the past, we talked about 30 movements per hour; we are now looking at moving 50 containers per hour. There are ways of achieving that.

Container dwell times have been a big issue in West Coast ports, in particular, how long the container is allowed to stay in the port without incurring charges for storage. The intention is moving from six days down to three with incentives for people to pick up their containers and get them out of there.

In regard to the turn around time for trucks, getting them in and out, we used to talk about 60 minutes. I heard recently that Vancouver is looking at a 20-minute turn around time, which is phenomenal.

Canadian ports provide rail access on dock, so we can move our containers from the container yard onto double-stacked container trains and get them out of port quickly. Those are some of the characteristics we should look at.

I will shift now to the Atlantic Canada port locations. The West Coast is congested; shipping lines are now looking to alternative routings to avoid some of the congestion occurring on the U.S. West Coast. Singapore used to be the divide between travelling westward through the Suez Canal to North America or eastward to the West Coast of the United States. Ships coming from Thailand would go through the Suez Canal. Ships coming from China would go west. That divide seems to have been moving up the China coast. Presently, it is at the Pearl River in Hong Kong. Some of the commodities from Hong Kong are coming westward through the Suez Canal; some are going across the Pacific. There is talk of moving that divide farther up China's coast. This congestion on the U.S. and Canadian West Coast is

moyens de transport maritime à courte distance pour livrer les conteneurs à d'autres destinations le long de la côte. C'est un problème à résoudre tant au Canada qu'aux États-Unis. J'y reviendrai tout à l'heure.

Lorsqu'on parle de port-pivot, il faut considérer la densité d'entreposage, la hauteur à laquelle il est possible d'empiler les conteneurs et le genre de densité. J'ai mentionné que Vancouver avait converti son matériel de manutention des conteneurs, passant des chariots cavaliers aux portiques automoteurs montés sur pneus pour être en mesure d'empiler les conteneurs à une plus grande hauteur dans l'aire d'entreposage. Cela est très coûteux. Il y a un problème de rendement, surtout en ce qui concerne les conteneurs d'importation. Lorsqu'un camionneur arrive pour ramasser un conteneur, celui-ci se trouvera inévitablement au bas de la pile plutôt qu'au sommet. Par conséquent, plus la pile est haute, plus il y aura de conteneurs à déplacer pour accéder à celui qu'on cherche. L'achat de nouveau matériel permet d'augmenter la densité d'entreposage, mais la productivité baissera à moins que des décisions stratégiques ne soient prises au sujet de la hauteur d'empilage des conteneurs d'importation.

Nous avons parlé de la productivité des portiques. Dans le passé, on parlait d'une trentaine de mouvements à l'heure. Aujourd'hui, nous visons 50 mouvements à l'heure. Il y a des moyens d'y parvenir.

La durée d'entreposage des conteneurs est un sujet assez controversé dans les ports de la côte ouest. Il s'agit en particulier de déterminer pendant combien de temps un conteneur peut rester au port sans être assujéti à des frais d'entreposage. Il est question de passer de six à trois jours et de prévoir des encouragements pour amener les destinataires à venir chercher leurs conteneurs le plus tôt possible.

Pour ce qui est de la rotation des camions, c'est-à-dire le temps qu'il faut pour qu'ils entrent au port et en sortent, nous avions l'habitude de considérer qu'un délai de 60 minutes était raisonnable. J'ai entendu dire récemment que Vancouver envisage de passer à une rotation de 20 minutes, ce qui est phénoménal.

Les ports canadiens offrent l'accès ferroviaire à quai, ce qui permet de charger les conteneurs sur deux niveaux à bord des convois et de les sortir rapidement du port. Voilà donc quelques-unes des caractéristiques que nous recherchons.

Je vais maintenant passer aux ports du Canada atlantique. Ceux de la côte ouest sont déjà encombrés. Les compagnies de transport maritime sont maintenant à la recherche d'autres routes pour éviter les encombrements de la côte ouest des États-Unis. Il y a un certain temps, Singapour était la limite entre le transport vers l'ouest par le canal de Suez à destination de l'Amérique du Nord et le transport vers l'est à destination de la côte ouest des États-Unis. Les navires en partance de la Thaïlande empruntaient le canal de Suez. Au départ de la Chine, ils allaient vers l'ouest. La limite semble maintenant se déplacer le long de la côte chinoise. Elle se trouve actuellement à Pearl River, à Hong Kong. Certains biens en partance de Hong Kong empruntent la voie de l'ouest par le canal de Suez, tandis que d'autres passent par le Pacifique.

forcing people to take a longer haul; but it has the probability of a quicker discharge at East Coast ports instead of West Coast ports. Thus, the trade itself is shifting to adjust to congestion on the West Coast.

In regard to the East Coast, there is competition from New York-New Jersey that affects Halifax and, to a degree, Montreal. New York-New Jersey is a port that is handling 4.8 million TEU a year; it grew by 7 per cent between 2004 and 2005. Halifax is receiving containers that have been shipped to the American Midwest that would have gone to New York, but there has been offloading in Halifax because of draft and water depth restrictions in New York. New York-New Jersey spent a decade going through environmental approvals to be able to dredge its harbour. It has finally received it and it is spending \$750 million on dredging the harbour deep enough to handle today's and tomorrow's generation of large container ships.

That is an impact for Halifax. Halifax can handle up to 17-metres; New York is dredging to 15-metres. New York will be in a position to handle that. New York has other problems: Urban congestion, inability to expand in the urban area, intermodal services and various other things. However, New York is a competitor for Halifax.

Halifax itself, as you know from some of the evidence you have received, is currently operating under capacity. The two terminals in Halifax are both operating with far less containers than they could handle. We need to find a way to encourage container traffic through Halifax. I will speak to that later.

Presently, Halifax, in a list from the American Association of Port Authorities on port ranking by TEU, is ranked 21 out of 50 container ports in North America. Los Angeles is ranked number 1; Long Beach, number 2; New York, number 3; Vancouver, number 10; Montreal, number 13; and Fraser River is ranked at number 23. Vancouver and Fraser River together, in 2005, would have handled just over 2 million TEU. Therefore, if they were combined, they would be ranked number 6 in North America, between Seattle and Tacoma.

Halifax is a top-up port that aims to pick up cargoes from large ships that are travelling on the North Atlantic route, diverting into Halifax to reduce their load so they can get into New York because of the dredging issue. When the dredging is completed, Halifax may face problems unless we can do something to make it a hub port.

There are a number of alternative places for hub ports on the East Coast. Sept Îles, which sits on the St. Lawrence River, could be a terminus hub container port. It has very deep water and is experienced in handling large ships. It could serve as a feeder station for vessels travelling down the St. Lawrence to the Great

Il est même question de déplacer encore la limite plus loin le long de la côte chinoise. L'encombrement des ports de la côte ouest des États-Unis et du Canada oblige les expéditeurs à prendre une route plus longue dans l'espoir de décharger plus rapidement dans les ports de la côte est. Par conséquent, le commerce lui-même évolue pour s'adapter à l'encombrement de la côte ouest.

Sur la côte est, Halifax et, dans une certaine mesure, Montréal sont touchés par la concurrence de New York-New Jersey, qui a un trafic annuel de 4,8 millions d'EVP. Ce trafic a augmenté de 7 p. 100 entre 2004 et 2005. Halifax reçoit des conteneurs à destination du Midwest américain, qui auraient dû aller à New York, mais qui sont déchargés à Halifax à cause des limites de profondeur d'eau de New York. Il a fallu que New York-New Jersey attende 10 ans les approbations environnementales nécessaires avant de procéder au dragage nécessaire pour approfondir les mouillages. Les approbations ayant finalement été données, le port consacre actuellement 750 millions de dollars à des travaux de dragage qui lui permettront d'accueillir la prochaine génération de porte-conteneurs.

Cela aura des répercussions sur Halifax, qui peut recevoir des navires allant jusqu'à 17 mètres de tirant d'eau. New York fait du dragage pour atteindre 15 mètres et pourra donc accueillir les plus grands porte-conteneurs d'aujourd'hui. Mais New York a d'autres problèmes : congestion urbaine, impossibilité de s'étendre dans la zone urbaine voisine, transport intermodal, etc. Toutefois, New York est un concurrent de taille pour Halifax.

Comme les témoins qui ont comparu vous l'ont dit, Halifax ne fonctionne pas actuellement à pleine capacité. Ses deux terminaux manutentionnent beaucoup moins de conteneurs qu'ils ne pourraient le faire. Nous devons trouver des moyens d'augmenter le trafic de conteneurs passant par Halifax. Je reviendrai à cette question plus tard.

À l'heure actuelle, Halifax se classe 21^e parmi les 50 ports à conteneurs d'Amérique du Nord, d'après une liste établie par l'Association américaine des autorités portuaires en fonction du trafic en EVP. Dans cette liste, Los Angeles occupe la première place, Long Beach la deuxième, New York la troisième, Vancouver la 10^e, Montréal la 13^e et Fraser River la 23^e. En 2005, Vancouver et Fraser River aurait eu ensemble un trafic dépassant légèrement les 2 millions d'EVP et se seraient ainsi classés en sixième position en Amérique du Nord, entre Seattle et Tacoma.

Halifax est un port de trop-plein, en ce sens qu'il cherche à recevoir des cargaisons de grands navires passant par la route de l'Atlantique Nord, qui feraient un détour par Halifax pour réduire leur charge et, partant, leur tirant d'eau avant d'aller à New York. Une fois que les travaux de dragage auront été terminés à New York, Halifax risque d'avoir une forte baisse du trafic à moins que nous ne prenions des mesures pour en faire un port-pivot.

Nous pourrions établir des ports-pivot à d'autres endroits de la côte est. Sept-Îles, sur le Saint-Laurent, pourrait constituer un port-pivot terminus à conteneurs. Le port est en eau très profonde et a l'expérience des grands navires. Il peut servir de point de ravitaillement pour les navires qui remontent le Saint-Laurent à

Lakes and vessels travelling down the East Coast of Canada and the United States, if we can deal with the short-sea shipping issues.

The port of Canso is another possibility. It has deep water, large turning basins, lots of land for industrial and port development. It is connected by rail, although the rail needs to be upgraded to the railhead at Truro. It has all the makings of a greenfield site for container terminals.

Halifax has two container terminals currently under capacity should fill up to capacity before considering a new terminal; however, Halifax has looked at building new terminal facilities. You may have heard that Maersk Sealand, about four or five years ago, was asking Halifax to bid on a new container terminal in competition with New York-New Jersey and Baltimore.

The Port of Halifax was looking at a new 750,000 TEU terminal in the Bedford Basin, expanding the existing Fairview Cove terminal along the Bedford Basin. There are some environmental problems with that. The port is in front of expensive residential areas, and I am not sure people understood the environmental consequences of building a container terminal.

Another alternative is the former military base at Shearwater, which could be used as a container terminal — it has deep water. However, there is a difference in elevation between the airfield and the wharf, and that would lead to operational difficulties.

The Port of Saint John also is a very viable contender for a major container terminal on the East Coast. It has very deep water, moving out to sea from the existing ports, toward Partridge Island. The Port of Saint John's long-term master plan is to move that way and have deeper water. The Port of Saint John is connected to Maine and into the New England states by New Brunswick Southern Railway and is also connected to the Canadian National Railway.

There are other contenders along the U.S. East Coast: Quonset Point in Rhode Island; New York-New Jersey itself; possibly Norfolk, Virginia; Savannah, Georgia; and Freeport in the Bahamas has developed a deep-water off-shore port handling over 1 million TEU, transshipping it back into the United States.

I will conclude with my comments on federal port policies. There are issues that bear consideration by your committee: There are financial restrictions, namely, limits on capital borrowing, on Canadian Port Authorities introduced in the Canada Marine Act; they are also ineligible for direct financial support for any activities they wish to undertake.

These issues have been fleshed out and have been addressed clearly in the Canada Marine Act review of two years ago. That review is in the hands of government, and we at the ports have been waiting for some action to occur with respect to that. Those

destination des Grands Lacs ou qui voyagent le long de la côte est du Canada et des États-Unis, si nous pouvons régler le problème du transport maritime à courte distance.

Le port de Canso est une autre possibilité. Il est en eau profonde, a de grands bassins d'évitage et dispose aux alentours d'un grand espace pour le développement industriel et portuaire futur. Il a aussi une liaison ferroviaire, mais les voies doivent être renouvelées jusqu'au terminal de Truro. Canso a donc tout ce qu'il faut pour créer de nouveaux terminaux à conteneurs.

Halifax, qui a deux terminaux actuellement sous-utilisés, devrait commencer par atteindre sa pleine capacité avant d'envisager la construction d'un nouveau terminal. Le port a néanmoins songé à construire de nouvelles installations. Vous savez peut-être qu'il y a quatre ou cinq ans, Maersk Sealand avait demandé à Halifax de soumissionner pour un nouveau terminal à conteneurs devant concurrencer New York-New Jersey et Baltimore.

Halifax a également envisagé un nouveau terminal de 750 000 EVP qui prolongerait le terminal actuel de Fairview Cove dans le bassin Bedford. Ce projet pourrait occasionner des problèmes environnementaux. Le port se trouve en face de zones résidentielles assez huppées. Je ne suis pas sûr que les gens aient compris quels effets environnementaux aurait la construction d'un terminal à conteneurs.

L'ancienne base militaire de Shearwater est une autre possibilité. L'eau y est très profonde, mais il y a une différence de niveau entre le terrain d'aviation et le quai, qui pourrait occasionner des difficultés opérationnelles.

Le port de Saint John est également un excellent candidat de la côte est pour un grand terminal à conteneurs. Il a un chenal très profond menant à la haute mer entre les ports actuels et l'île Partridge. Le plan d'ensemble à long terme de Saint John prévoit un déplacement dans cette direction pour bénéficier de l'eau profonde. Le port est relié au Maine et aux États de la nouvelle Angleterre par le chemin de fer du Sud du Nouveau-Brunswick ainsi qu'aux voies du CN.

Il y a d'autres concurrents le long de la côte est des États-Unis : Quonset Point, à Rhode Island, New York-New Jersey même et peut-être Norfolk, en Virginie, et Savannah, en Géorgie. Il y a également lieu de mentionner Freeport, aux Bahamas, qui a construit un port offshore en eau profonde pouvant recevoir un million d'EVP à transborder à destination des États-Unis.

Pour terminer, je passe à la politique portuaire fédérale. Il y a dans ce domaine des questions qui méritent d'être examinées par votre comité. La première réside dans les restrictions financières, ou plus précisément dans les limites sur les emprunts de capital imposées aux autorités portuaires canadiennes par la Loi maritime du Canada. De plus, les autorités portuaires ne sont pas admissibles à un soutien financier direct de n'importe quelle activité qu'elles souhaiteraient entreprendre.

Ces questions ont été bien exposées et ont fait l'objet de recommandations claires lors de l'examen de la Loi maritime du Canada réalisé il y a deux ans. Depuis que les résultats de l'examen ont été transmis au gouvernement, les ports attendent

recommendations deal with many of the issues we are talking about. They were very favourably disposed to having the ports play a more direct role in development in their facilities.

Presently, the problem with ports is that with limits on their borrowing authorities, they cannot be major players in the activity. In Prince Rupert, my understanding is that CN is spending over \$100 million on track improvements, the provincial and federal governments are each contributing \$30 million, the private investor and the terminals in New York are putting \$60 million, and the port itself is putting in \$25 million. The port is a small player in its own activity and future. We must deal with the issue of the ability of the ports to borrow money. This is an important aspect for the federal government to recognize and tout the opportunity that Canadian ports have to serve the North American market, not just the Canadian market. We could provide support to the Americans by dealing with some of their security issues.

You may recall, several months ago, a couple of congressmen or senators were proposing a bill to restrict containers. They had a bill going forward saying there would be no container allowed into the United States unless it had been screened, X-rayed and radiation-detected prior to arrival. If that bill had been successful, it would have opened an opportunity for Canadian ports to screen all containers going into the United States. We can still provide security.

Building or developing new container terminal facilities in greenfield sites in small urban or remote areas is sort of a dangerous territory from a security perspective. Americans are concerned about a dirty bomb coming into New York or Los Angeles. I am not saying we want a dirty bomb coming into a small port in Canada, but the collateral damage would be far less than at a major, urban American port. There may be an opportunity for Canadians to consider those kinds of issues. We need to take this up with the Americans.

The other issue is the short-sea shipping issue. I will not talk about it very much; it is a North American free trade issue. There was a conference in April and another one in June, I believe, that led to a declaration of the three parties to say they will set up a framework for discussion about developing short-sea shipping. It is a great first step. It is the first time Americans have allowed us to put the issue on the table.

Short-sea shipping is the coastal trade, and it would allow major hub ports to be located in Canada and goods shipped to American ports and Canadian ports without dealing with cabotage issues. We need to continue to move on that front.

des mesures concrètes. Les recommandations portent sur beaucoup des questions que j'ai abordées et proposent des mesures qui permettraient aux ports de jouer un rôle plus direct dans le développement de leurs installations.

Avec les restrictions actuellement imposées sur leur pouvoir d'emprunter du capital, les autorités portuaires ne peuvent rien entreprendre d'important. Je crois savoir qu'à Prince Rupert, le CN consacre plus de 100 millions de dollars à l'amélioration de ses voies, que le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral font chacun une contribution de 30 millions de dollars et que des investisseurs privés et les terminaux de New York avancent 60 millions de dollars. Le port lui-même n'investit que 25 millions de dollars. Il ne joue donc qu'un petit rôle dans ses propres activités et son propre avenir. Nous devons nous attaquer au problème du pouvoir d'emprunt des autorités portuaires. C'est un aspect important que le gouvernement fédéral doit reconnaître pour profiter de la possibilité pour les ports canadiens de desservir le marché nord-américain, en plus du marché canadien. Nous pouvons aider les Américains en les débarrassant de certains de leurs problèmes de sécurité.

Vous vous souviendrez qu'il y a quelques mois, des sénateurs ou d'autres membres du Congrès américain avaient proposé un projet de loi imposant des restrictions sur les conteneurs. Le projet de loi aurait interdit l'entrée aux États-Unis de tout conteneur qui n'aurait pas été inspecté et passé aux rayons X et au détecteur de radiations. Si le projet de loi avait été adopté, les ports canadiens auraient eu l'occasion d'inspecter tous les conteneurs à destination des États-Unis. Nous pouvons encore leur assurer de la sécurité.

La construction ou l'aménagement d'un nouveau terminal à conteneurs dans de nouveaux sites près de petites agglomérations urbaines ou dans des régions isolées présente un certain danger. Les Américains craignent qu'une bombe sale n'arrive à New York ou à Los Angeles dans un conteneur. Je ne dis pas que nous voulons faire entrer une bombe sale dans un petit port du Canada, mais les dommages seraient beaucoup moins importants que dans un grand port urbain des États-Unis. Il y a peut-être une occasion à saisir pour les Canadiens. Nous devrions en discuter avec les Américains.

L'autre question à considérer est celle du transport maritime à courte distance. Je n'en parlerai pas très longuement car elle fait l'objet de discussions dans le cadre de l'ALENA. Deux conférences ont eu lieu en avril et en juin, je crois, et ont abouti à une déclaration des trois parties disant qu'elles établiraient un cadre de discussion pour parler du développement du transport maritime à courte distance. C'est un premier pas important parce que c'est la première fois que les Américains nous ont permis de mettre la question sur la table.

Le transport maritime à courte distance s'inscrit dans le commerce côtier. Il permettrait la création au Canada de grands ports-pivot à partir desquels les marchandises seraient réexpédiées vers les ports américains et canadiens sans que soient soulevées les questions de cabotage. Nous devons continuer à progresser sur ce front.

We must demonstrate to Americans that there are efficiencies of using Canadian ports to provide container throughput. This may be a very economic solution because American ports, to allow them to build major container terminals, must do a lot of dredging. In the American system, dredging is almost impossible, given the environmental restrictions Americans have. We do not need to dredge at many of our ports, allowing us to have the deep water facilities that we need to handle the larger ships.

There is a need for the Canadian government to continue to consider enhancing the Gateway concept in Atlantic Canada. We need to improve rail connections from the Maritimes into the U.S. East Coast, into the New England states. We have CN, which moves down as far as Saint John, we have NB Southern from Saint John into Brownville Junction, Maine, connecting up to the Bangor and Aroostook, which goes down to Boston and eventually into New York. We must have improvements on those private rail lines. We need to improve our border crossings and highways and, finally, deal with the short-sea shipping issue.

Another issue for the federal government to consider is the continued and improved support to public-private partnerships. These large hub container terminals will not be built without a private partner. There are several international firms, mostly tied to existing ports or shipping lines around the world, that are developing major container terminals, but they are looking for government involvement in the process.

Therefore, one finds major companies, such as Hutchison Whampoa of Hong Kong, operating container terminals around the world. The Port of Singapore Authority set up a private company, the PSA, which operates containers around the world. NYK, a major Japanese shipping line, I believe they operate Ceres Terminal in Halifax today.

There are many big investors who would like to invest in the system, but we must find a way of marrying what we have in Canada with those investors and all the partners to make them aware of it. This is exactly what happened in Prince Rupert; it is a marriage of private and public partners in a great opportunity.

Finally, I believe it is important to continue the steps toward port rationalization. There are ongoing discussions between the boards of directors of the Vancouver Port Authority, the Fraser River Port Authority and the North Fraser to come up with one consolidated port for Vancouver to avoid competition, to rationalize the services and effectively increase the ability to handle more trade through the Port of Vancouver. I applaud that. Many of us in the ports industry have talked about this in the past, much to the chagrin of port managers that we deal with. Now, I believe the minister has stepped in to say this is a good idea, this should be considered, and things are happening.

That is all I want to say at the moment. I would rather answer your questions at this stage and we can go from there.

Nous devons prouver aux Américains qu'il peut être rentable pour eux de recourir aux ports canadiens pour augmenter le trafic de conteneurs. Ce serait une solution très économique parce que les ports américains seraient obligés d'entreprendre de grands travaux de dragage pour construire d'importants terminaux à conteneurs. Or le dragage est pratiquement impossible aux États-Unis, compte tenu des restrictions environnementales imposées. Au Canada, beaucoup de nos ports n'ont besoin d'aucun dragage, ce qui nous permet d'avoir les installations en eau profonde dont nous avons besoin pour accueillir les grands navires.

Le gouvernement du Canada devrait continuer d'envisager le concept de porte d'entrée dans le Canada atlantique. Nous avons besoin pour cela d'améliorer les liaisons ferroviaires reliant les Maritimes à la côte est des États-Unis et aux États de la Nouvelle-Angleterre. Les lignes du CN vont jusqu'à Saint John. Nous avons également les lignes des chemins de fer du sud du Nouveau-Brunswick qui relient Saint John et Brownville Junction, dans le Maine, et rejoignent les lignes de Bangor et Aroostook, lesquelles s'étendent jusqu'à Boston et même New York. Nous devons améliorer ces voies ferrées privées. Nous devons également améliorer nos postes frontaliers et nos routes et nous attaquer enfin à la question du transport maritime à courte distance.

Il faudrait en outre que le gouvernement fédéral maintienne et renforce son soutien des partenariats publics-privés. Il serait impossible de construire ces terminaux-pivot à conteneurs sans la participation du secteur privé. Plusieurs entreprises internationales, ayant pour la plupart des liens avec des ports existants ou des lignes maritimes, construisent de grands terminaux à conteneurs, mais elles tiennent à une participation gouvernementale à leurs projets.

Donc, de grandes compagnies, telles que Hutchison Whampoa de Hong Kong, exploitent des terminaux à conteneurs partout dans le monde. L'administration portuaire de Singapour a établi une société privée, la PSA, qui exploite des conteneurs partout dans le monde. La NYK, grande ligne maritime japonaise, exploite actuellement le terminal Ceres de Halifax, je crois.

Beaucoup de grands investisseurs s'intéressent aux terminaux à conteneurs, mais nous devons trouver un moyen de les mettre au courant de ce que le Canada a à offrir. C'est exactement ce qui s'est passé à Prince Rupert, une entente entre partenaires privés et publics pour exploiter une excellente occasion.

Je crois enfin qu'il est important de continuer à prendre des mesures de rationalisation des ports. Des discussions sont actuellement en cours entre les conseils d'administration des autorités portuaires de Vancouver, de Fraser River et de North Fraser en vue de regrouper toutes les installations portuaires de Vancouver afin d'éviter la concurrence, de rationaliser les services et d'accroître la capacité de manutention des marchandises. J'en suis vraiment très heureux. Beaucoup d'entre nous, dans le secteur portuaire, ont discuté de cette possibilité, au désespoir des directeurs de port avec lesquels nous devons traiter. Je crois que le ministre est intervenu pour dire que c'est une bonne idée. Depuis, il y a des choses qui se produisent.

C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment. Je préfère à ce stade répondre à vos questions.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ircha.

In your paper entitled, "Characteristics of Tomorrow's Successful Port," on page 3, you tell us that as a consequence of the continual increase in size of specialized cellular container ships, there is a need for deeper approach channels and a much greater amount of landside storage capacity.

You also mention that one expert, Gustaaf de Monie, suggested in 1996 "that a global fleet of 15,000 TEU vessels would likely need only four major hub ports to serve them," with "one on each of the east and west coasts of North America."

Can a Canadian port — for instance, Vancouver or Halifax — be one of those major hub ports in North America?

Mr. Ircha: I am glad you raised that point because I did not cover it in my material.

Gustaaf is a colleague; I know him well. Circumstances have changed since he wrote that paper. He wrote it as a position paper, a discussion paper to get people thinking. In 1996, talking about a 15,000 TEU vessel was a very radical idea. People could not believe that we would ever have vessels that large.

In his paper, Gustaaf talked about building two super container hub ports, one on the United States West Coast and one on the East Coast, serving Europe and Asia. He also said in his paper that because of the draft restrictions in the American ports, we would have to build an offshore container terminal — much like the Japanese have done in Osaka with the airport — build an offshore facility in deep water and then try to ship into the United States.

He has actually done some of that. He has worked for Freeport, in the Bahamas, and helped them develop the Freeport facility, which is effectively an offshore island port.

I discussed this with Gustaaf in the past — and there are several other colleagues who have written similar papers on how to deal with the massive growth in containerization, these super ships and what will we do with them.

In 2001, I wrote a paper that said there is a Canadian solution to this. In that paper, which is the basis of all this other material that you have received, I identified four possible ports — Prince Rupert and Vancouver on the West Coast, and Canso and Halifax on the East Coast. These are deepwater, large turning basin facilities that are connected with rail, all with attributes needed for hub ports. Therefore, why are we not talking about a Canadian alternative rather than building an offshore island, which is extremely expensive, to transship into the American system? I believe some of that has been picked up in the industry.

The Chairman: Unlike many major ports around the world, not all Canadian ports operate on a 24/7 basis. The lack of around-the-clock operations through gates reduces efficiency and

La présidente : Merci beaucoup, monsieur Ircha.

Dans votre document intitulé «Characteristics of Tomorrow's Successful Port,» vous dites à la page 3 qu'à cause de l'augmentation constante de la taille des porte-conteneurs purs, nous avons besoin de chenaux d'entrée plus profonds et d'aires d'entreposage beaucoup plus étendues.

Vous mentionnez également qu'un expert, Gustaaf de Monie, a affirmé en 1996 qu'«une flotte mondiale de porte-conteneurs de 15 000 EVP n'aurait besoin que de quatre grands ports-pivot pour les desservir», dont «un sur la côte est et un autre sur la côte ouest de l'Amérique du Nord».

Est-ce qu'un port canadien comme Vancouver ou Halifax peut constituer l'un de ces grands ports-pivot de l'Amérique du Nord?

M. Ircha : Je suis heureux que vous posiez cette question parce que je n'ai pas eu le temps de l'aborder dans mon exposé.

Gustaaf est un collègue. Je le connais bien. La situation a évolué depuis qu'il a écrit cet article. Il s'agissait d'un document de travail destiné à amener les gens à réfléchir. En 1996, le simple fait de parler de porte-conteneurs de 15 000 EVP était assez révolutionnaire. Les gens ne croyaient pas à la possibilité de construire des navires de cette taille.

Dans son article, Gustaaf a parlé de construire des superports-pivot, l'un sur la côte est et l'autre sur la côte ouest des États-Unis pour desservir respectivement l'Asie et l'Europe. Il avait ajouté que, par suite des restrictions sur le tirant d'eau imposées dans les ports américains, il fallait construire des terminaux à conteneurs offshore, un peu comme l'aéroport d'Osaka, pour qu'ils soient en eau profonde.

Il a un peu travaillé dans ce sens à Freeport, où il a aidé les autorités bahamiennes à construire un port dans une île artificielle aménagée au large de Freeport.

J'en ai discuté avec Gustaaf dans le passé. Plusieurs autres collègues ont d'ailleurs écrit des articles semblables sur les moyens d'affronter la croissance massive de la conteneurisation et d'accueillir ces superporte-conteneurs.

En 2001, j'ai écrit un article préconisant une solution canadienne. Dans cet article, qui a servi de base à tous les autres documents que vous avez reçus, j'ai arrêté mon choix sur quatre ports possibles : Prince Rupert et Vancouver sur la côte ouest et Canso et Halifax sur la côte est. Ce sont des ports en eau profonde dotés de grands bassins d'évitage et de liaisons ferroviaires, c'est-à-dire de toutes les caractéristiques voulues pour établir des ports-pivot. Par conséquent, pourquoi ne pas vanter la solution canadienne, au lieu d'envisager de construire une île artificielle au large, ce qui serait extrêmement coûteux, pour faire le transbordement à destination des États-Unis? Je crois que l'idée a commencé à faire son chemin dans l'industrie.

La présidente : Contrairement à beaucoup des grands ports du monde, les ports canadiens ne sont pas tous ouverts 24 heures sur 24 et sept jours par semaine. Cela réduit l'efficacité et la

productivity. Would you provide us with more details about the Pier Pass program introduced at the ports of Los Angeles and Long Beach? What can we learn in Canada from such an initiative?

Mr. Ircha: The Pier Pass initiative did not come easily in Los Angeles-Long Beach. There was a lot of resistance; in fact, I believe there was a one-day trucking strike and they were talking about more strikes.

The Pier Pass program is a demand management tool, which enforces a surcharge of U.S. \$40 per TEU to move containers through the port during the peak period. However, after the peak period, it is free.

The incentive is for trucking companies to go in the evening or at midnight as opposed to daytime; and the terminal operators will be open to ship and receive containers during those off-peak periods.

The truckers did not like it because they said they are used to working during the day and now they must work at night. They did not see any incentive as they were not being paid extra money for working overtime or working night-time hours. Somehow there was a settlement and it was resolved.

The Pier Pass program now works, and it caused a shift in the traffic through the ports. It is no longer peaking; it is being spread.

The Port of Vancouver is doing something similar: they do not have a Pier Pass program, but they are extending the hours at the gate. They are also using web-based reservation systems. That is part of the reason they are getting a 20-minute turnaround on their trucks — they know when the truck is going to arrive.

In other words, the trucking company reserves an arrival time on the website to pick up containers X, Y, Z and the port can have them ready to be loaded on the truck when it arrives. Previously, the truck would arrive at gate with no prior notice of time or container information and the port would take 20 minutes to locate and move containers. In the meantime, the truck sits there idling, creating air pollution and delaying the turnaround.

Those are the kinds of efficiencies that the ports are taking on to improve productivity and to try to prevent the delays that we saw in 2004.

Senator Tkachuk: We are doing our best to develop some expertise in the Senate on the question of ports, which is one of the main reasons we initiated this study, because so much of what we do in Canada depends on trade. There has not been a debate or discussion about ports for a long time in our chamber that I have been aware of or that I have seen. I am very interested in what you have to say.

Our Canadian ports have lots of disadvantages. For example, Halifax does not have a lot of people, so when a container full of TVs is dumped, it is not like New York, where there is a big audience for the TVs right there. However, we have deep water

productivity. Pouvez-vous nous donner plus de détails au sujet du programme Pier Pass mis en œuvre aux ports de Los Angeles et Long Beach? Le Canada a-t-il des leçons à tirer de cette initiative?

M. Ircha : L'initiative Pier Pass n'a pas été facile à réaliser à Los Angeles-Long Beach. Il y a eu, en fait, beaucoup de résistance. Je crois que les camionneurs ont fait une grève d'une journée et ont menacé d'en faire d'autres.

Le programme Pier Pass est un outil de gestion de la demande qui impose une surtaxe de 40 \$ US par EVP pour déplacer les conteneurs dans le port pendant les heures de pointe. En dehors de ces heures, c'est gratuit.

Les entreprises de camionnage ont donc intérêt à se présenter au port le soir ou à minuit au lieu de venir dans la journée. Le terminal reste donc ouvert à la réception et à l'expédition des conteneurs aux heures creuses.

Les camionneurs se sont opposés à ce programme en disant qu'ils ont l'habitude de travailler le jour et que cela les oblige maintenant à travailler la nuit. Ils n'y voyaient aucun intérêt parce qu'ils ne reçoivent aucun supplément pour le travail de nuit ou les heures supplémentaires. Quoi qu'il en soit, le différend s'est réglé.

Le programme Pier Pass fonctionne bien maintenant. Il a entraîné un changement des heures d'utilisation des ports. Il n'y a plus de pointes de trafic, qui est assez également réparti.

Le port de Vancouver a quelque chose de semblable. Il n'a pas établi un programme de surtaxe, mais il a prolongé les heures d'ouverture et a créé un système de réservation en ligne sur Internet. Cela explique en partie la rotation de 20 minutes des camions que le port a réussi à réaliser. Les responsables savent d'avance l'heure à laquelle les camions doivent arriver.

Autrement dit, l'entreprise de camionnage réserve une heure d'arrivée sur Internet pour ramasser les conteneurs X, Y et Z. Ainsi, les autorités du port peuvent préparer les conteneurs pour que le camion puisse les charger aussitôt arrivé. Auparavant, le camion arrivait sans préavis concernant l'heure et les conteneurs à ramasser. Il fallait ensuite une vingtaine de minutes pour trouver les conteneurs et les déplacer. Pendant ce temps, le camion attendait, polluant l'air et retardant d'autres camions.

Voilà le genre de mesures que les ports prennent pour augmenter la productivité et essayer de prévenir les retards que nous avons connus en 2004.

Le sénateur Tkachuk : Nous faisons de notre mieux au Sénat pour acquérir une certaine expertise en matière de ports — c'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons entrepris cette étude — parce que tant de ce que nous faisons au Canada dépend du commerce. À ma connaissance, le Sénat n'a pas tenu depuis longtemps de débat ou de discussions sur les ports. Je suis donc très intéressé par ce que vous avez à dire.

Nos ports ont beaucoup d'inconvénients. Par exemple, Halifax n'a pas une très grande population. Par conséquent, lorsqu'un conteneur plein de téléviseurs est livré, ce n'est pas comme à New York où il y a une grande clientèle pour des télé. Toutefois, nous

and we have railroads. I was fascinated to find out that the Americans do not have railroads coming into their ports, but we do. Those are two very significant advantages for North America.

Should ports be given the same independence as airports to operate?

Mr. Ircha: Okay.

Senator Tkachuk: That is one question. I have a few more to follow up but let us start there. They seem to be moving very slowly to take advantage of what, I think, are fairly significant advantages compared with other ports in North America.

Mr. Ircha: First, you have indicated that the Senate has not dealt with ports very much. Actually, very few people in Ottawa deal with ports very much — and for good reason. You indicated trade is very important to Canada, but 80 per cent of our trade is to the U.S. and most of that is by road and rail. Therefore, the real focus in Transport Canada, when we deal with those folks, is road and rail.

The port side is important; it is important to people, like me, who work in the ports industry. However, like some of my colleagues, I understand why you do not pay that much attention — and we are so thankful that you are paying attention.

Senator Tkachuk: In a grain buying area, where I come from, this is really important to us.

Mr. Ircha: To some people, it is very important; but to many it is not. There is a story — we do not know if it is an urban myth or not — that on one of the American talk shows there was a person saying, “I do not want all these containers on my highway; they make all this noise and they are very disruptive. We do not need containers. I do not want containers. I buy all my stuff at Wal-Mart.”

Excuse me? People do not understand what this is all about, what the logistics chain is.

You talked about the depth and on-dock rail and you are absolutely right. We do have the advantage of on-dock rail. Some American ports are building on-dock rail, or they are trying to deal with that.

In Los Angeles-Long Beach they spent \$2.1 billion building the Alameda Corridor to move containers just from the port to the rail yards about 20 miles away to try to speed up that process. It was very expensive.

On the organizational structure of ports, you made a very interesting comment: Should they be like airports? Before the Canada Marine Act — I was intimately involved in the process

avons des ports en eau profonde et des chemins de fer. J'ai été fasciné d'apprendre que les ports américains ne sont pas desservis par des voies ferrées comme les nôtres. Ce sont là deux grands avantages pour l'Amérique du Nord.

Croyez-vous que les ports devraient jouir de la même indépendance que les aéroports au niveau de l'exploitation?

M. Ircha: Oui.

Le sénateur Tkachuk: C'était une de mes questions. J'en ai quelques autres, mais je vais commencer par celle-ci. On semble avancer très lentement pour tirer parti de ce qui constitue, à mon avis, des avantages assez importants par rapport aux autres ports d'Amérique du Nord.

M. Ircha: Vous avez dit en premier lieu que le Sénat ne s'est pas beaucoup occupé des ports. En fait, bien peu de gens à Ottawa se sont beaucoup occupés des ports, et pour cause. Vous avez mentionné que le commerce est très important pour le Canada, mais 80 p. 100 de notre commerce se fait avec les États-Unis et la plupart des biens échangés sont transportés par la route ou par chemin de fer. Par conséquent, à Transports Canada, les domaines les plus importants lorsque nous avons affaire aux Américains sont les routes et les voies ferrées.

Bien sûr, les ports sont importants. Ils sont importants pour des gens comme moi qui travaillent dans ce secteur. Toutefois, comme certains de mes collègues, je comprends bien pourquoi vous n'y portez pas une grande attention... En fait, nous sommes très reconnaissants que vous y portiez maintenant une certaine attention.

Le sénateur Tkachuk: Dans les régions céréalières dont je suis originaire, cela est très important pour nous.

M. Ircha: Pour certains, c'est très important, mais pour d'autres, ce n'est pas le cas. J'ai une histoire à vous raconter. Je ne sais pas si c'est un mythe urbain ou non, mais cela se passe dans l'un de ces talk-shows américains. L'un des invités disait : « Je ne veux pas de tous ces conteneurs sur nos routes. Ils font beaucoup trop de bruit et dérangeant tout le monde. Nous n'avons pas besoin de conteneurs. Je ne veux pas de conteneurs. Moi, j'achète toutes les choses dont j'ai besoin chez Wal-Mart. »

Ce n'est presque pas croyable. Les gens ne comprennent pas tout cela. Ils ne connaissent pas les éléments de la chaîne logistique.

Vous avez parlé de la profondeur d'eau et des voies ferrées qui arrivent jusqu'aux quais. Vous avez parfaitement raison. Nous avons l'avantage d'avoir des chemins de fer qui arrivent jusqu'aux quais. Certains ports américains commencent à en avoir ou cherchent à trouver d'autres solutions.

À Los Angeles-Long Beach, les autorités ont dépensé 2,1 milliards de dollars afin de construire le corridor d'Alameda, qui sert uniquement à transporter les conteneurs du port jusqu'à la cour de triage, à 20 milles de là, pour essayer d'accélérer le processus. C'est vraiment très coûteux.

Au sujet de la structure d'organisation des ports, vous avez fait une observation très intéressante : Devraient-ils être traités comme les aéroports? Avant l'adoption de la Loi maritime du

back then — Doug Young, the Minister of Transport at the time, appeared in several locations and told the ports people that he intended to bring forward legislation to create ports like the airport authorities. I happen to know about airport authorities because I serve on the board of the Greater Fredericton Airport Authority. I see the difference between what we can do at the airport and what happens at the Port of Saint John, for example. There are far more constraints placed on Canadian port authorities, because they are federal agencies, than we have at the airport authority. It is a little bit different, as you would expect.

The initial intention of the legislation was that we would have ports acting like airport authorities. Something happened between Doug Young's initial presentations on what he saw the legislation being and the final Canada Marine Act about four years later. There was a lot of dialogue, lobbying and discussion. We got a watered down version of what we could have had. The Canada Marine Act review report tries to tighten that up and tries to make the ports more businesslike than they are. Have they gone far enough? That is beyond my ability to comment here.

Senator Tkachuk: It obviously has not. You commented earlier in your discussion about the port's ability to borrow money and its authority. How could you solve that problem unless you gave it more independence to get into partnerships with business people? If governments do that, it will take them forever, and meanwhile some other city in North America will have it all done.

Mr. Ircha: The restraints on the Canada Port Authorities say they cannot borrow on federal lands. You own the land. Therefore, they can only borrow on the revenues they generate from activities on that land. They cannot use the land itself as collateral to borrow money. They are sitting on \$100 million or \$200 million worth of assets against which they cannot borrow because of Treasury Board rules and federal government rules that may be legitimate, but do constrain their activities. There are borrowing restrictions. There is the cap. Once the Canada Marine Act was put in place and Letters Patent came out, the Letters Patent said the Port of Halifax can only borrow up to \$25 million. Even though the Canadian Port Authorities are independent agencies, there is always a fear with the federal government that they have deep pockets, and if the Port of Halifax goes wrong and there is a real deficit in financing, people will find a way through the labyrinth to get into their pockets. The federal government said, "No, we will only allow you to borrow up to a certain limit that we believe you can handle." The Port of Vancouver has a much higher limit because it has much more traffic.

Senator Tkachuk: From what I have read, rail transportation is a heck of a lot cheaper than trucks, yet containers are being unloaded onto trucks as well as rail. What kind of container

Canada — je m'occupais de très près du processus à cette époque —, le ministre des Transports d'alors, Doug Young, a fait des visites à plusieurs endroits et a dit aux responsables des ports qu'il avait l'intention de déposer un projet de loi pour créer des ports sur le modèle des autorités aéroportuaires. Il se trouve que je connais bien ces autorités parce que je fais partie du conseil d'administration de l'autorité aéroportuaire du Grand Fredericton. Je peux donc voir la différence entre ce que nous pouvons faire à l'aéroport et ce qui se passe au port de Saint John, par exemple. Parce que ce sont des agences fédérales, les autorités portuaires canadiennes sont soumises à bien plus de restrictions que les autorités aéroportuaires. Comme on peut s'y attendre, c'est un peu différent.

Au départ, l'intention initiale était d'accorder aux ports les mêmes pouvoirs qu'aux aéroports. Toutefois, quelque chose s'est passé entre le moment où Doug Young a parlé du projet de loi pour la première fois et celui où la Loi maritime du Canada a été adoptée, quatre ans plus tard. Il y a eu beaucoup de consultations, de lobbying et de discussions. Nous avons donc fini par avoir une version diluée de ce qui avait été prévu à l'origine. Le rapport d'examen de la Loi a tenté de remédier à la situation en proposant de donner aux ports des pouvoirs semblables à ceux d'une entreprise privée. Les auteurs du rapport sont-ils allés assez loin? Je ne suis pas en mesure de le dire.

Le sénateur Tkachuk : Il est évident que ce n'est pas le cas. Vous avez parlé, il y a quelques instants, de la capacité d'emprunt des ports. Comment résoudre ce problème sans leur accorder plus d'indépendance pour qu'elles puissent former des partenariats avec des gens d'affaires? Si on attend que les gouvernements interviennent, l'attente risque d'être très longue. Entre-temps, une autre ville d'Amérique du Nord aura fait la même chose.

M. Ircha : Les restrictions imposées aux autorités portuaires canadiennes les empêchent d'emprunter en utilisant des terres fédérales comme garantie. Ces terres appartiennent à l'État. Par conséquent, les autorités ne peuvent emprunter que sur la base des recettes qu'elles tirent des activités qui se déroulent sur ces terres. Elles ne peuvent pas offrir les terres en garantie. Elles disposent donc d'actifs immobiliers valant 100 ou 200 millions de dollars qu'elles n'ont pas le droit d'utiliser pour garantir des emprunts à cause de règles du gouvernement fédéral ou du Conseil du Trésor qui sont probablement justifiées, mais qui limitent sérieusement leurs activités. À part ces restrictions, il y a un plafond. Une fois la Loi maritime du Canada adoptée, les lettres patentes délivrées au port de Halifax précisait qu'il ne pouvait pas emprunter plus de 25 millions de dollars. Même si les autorités portuaires sont en principe indépendantes, le gouvernement fédéral craint toujours les détournements de fonds. Il croit que si le port avait de graves difficultés financières, des gens malhonnêtes trouveraient des moyens de se remplir les poches. Il a donc dit : « Non, nous ne vous permettrons d'emprunter qu'à concurrence du plafond qu'à notre avis, vous pouvez gérer. » Le port de Vancouver a une limite beaucoup plus élevée parce qu'il a trafic nettement supérieur.

Le sénateur Tkachuk : D'après ce que j'ai lu, le transport ferroviaire est considérablement moins cher que le transport par camion. Pourtant, les conteneurs sont déchargés autant sur des

would be taken onto a truck? In other words, what economic decision would be made to put it on a truck rather than putting it on a rail car, which is much cheaper?

We are trying to follow these containers to see how efficiently we move them from the port out to the marketplace. Where do those containers go? We have heard a lot of talk about inland terminals, which is still a fuzzy concept in my mind. Fuzzy though it is, there is one being built in Edmonton for pulse crops right now. What kind of products would lend themselves to inland terminals?

Mr. Ircha: When we talk about containerization, one reason for putting things into containers is that it reduces the handling of the commodity. If, for example, you are shipping computers from Asia, you want to put those computers into the container properly stuffed at the factory, and not have it opened until it gets to the warehouse where it will be distributed in Canada. The containers should not be de-stuffed anywhere along the route unless it is inspection for customs purposes. The efficiencies and benefits of containerization only occur if you get the container moving from origin to destination without de-stuffing.

We do have some inland clearance depots or inland container depots, as you mentioned, which are basically inland ports.

I talked about full container loads. These are containers full of computers going to one consignee. Many of the containers that come into the country could be less than container loads. There could be two or three different types of commodities all stuffed into one container. That often happens in the port. People will bring in truckloads of merchandise, and it goes into the container freight shed where it is stuffed into a container going to Singapore. It comes out at Singapore and is stripped. In other words, the container is opened, the goods come out in the container freight shed, go into trucks and are delivered locally. Those are local things.

When you talk about an inland port like Edmonton or the Montreal-Toronto ports, you are talking about bringing containers in from overseas into Halifax, putting them on a train, double-stacked one on top of the other for high efficiency, and shipping them to Toronto. They never stop in Halifax. In Toronto, at the inland port, they are unloaded into the container freight shed, de-stuffed and then distributed to people in the Toronto region. They remain on the train if they are going to Winnipeg and then would be de-stuffed in Winnipeg.

We have this odd situation right now in the Atlantic region where we have full containers of commodities being shipped from Halifax onto trains to Toronto-Montreal, being put onto trucks — or even the container being taken off — and then being shipped back to the Atlantic region. Some of my colleagues are looking at a container depot in Halifax itself, not in the port but outside the port, where truckers would move the containers and strip the ones for the Halifax area and the Maritime region rather than shipping them to Toronto and back again. The dynamics of this are quite different than you would think.

camions que sur des wagons de chemin de fer. Quel genre de conteneurs sont transportés par camion? Autrement dit, sur quels critères économiques se fonde la décision d'expédier un conteneur par camion plutôt que par rail, quand le transport ferroviaire est beaucoup moins cher?

Nous essayons de suivre ces conteneurs pour déterminer les moyens les plus efficaces de les transporter entre le port et le marché. Où vont ces conteneurs? Nous avons beaucoup entendu parler de terminaux intérieurs. Pour moi, c'est un concept assez vague, ce qui n'empêche pas qu'il y en a un en construction à Edmonton pour les légumineuses. Quels genres de produits se prêtent à l'acheminement vers des terminaux intérieurs?

M. Ircha : L'un des buts de la conteneurisation est de réduire la manipulation des biens transportés. Si vous expédiez des ordinateurs d'Asie, par exemple, vous les mettez dans un conteneur qui sera emporté à l'usine et ne sera pas rouvert avant d'arriver à l'entrepôt à partir duquel les ordinateurs seront distribués au Canada. Le conteneur ne devrait être dépoté à aucun endroit le long du chemin, à moins que ce ne soit à des fins d'inspection douanière. On ne peut tirer parti des avantages de la conteneurisation que si le conteneur va du point d'origine au point de destination sans être dépoté en chemin.

Nous avons effectivement un certain nombre de plates-formes intérieures de dédouanement qui, comme vous l'avez mentionné, sont essentiellement des ports intérieurs.

Je viens de parler de conteneurs complets, c'est-à-dire de conteneurs remplis d'un produit expédié à un seul destinataire. Beaucoup de conteneurs arrivant au Canada peuvent ne pas être complets. Il est possible de remplir un conteneur de deux ou trois genres de produits. Cela se produit souvent au port. Certains expéditeurs peuvent envoyer au centre d'empotage un ou plusieurs camions chargés d'un produit. Celui-ci est placé dans un conteneur allant par exemple à Singapour. Là, le conteneur est dépoté, c'est-à-dire qu'il est ouvert, que les marchandises sont déchargées dans un centre de conteneurs, puis chargées dans des camions et livrées localement.

Dans le cas d'un port intérieur comme Edmonton, Montréal ou Toronto, les conteneurs étrangers arrivent à Halifax, sont chargés sur des wagons à deux niveaux, puis expédiés à Toronto. Les conteneurs ne s'arrêtent jamais à Halifax. Au port intérieur de Toronto, ils sont déchargés dans le centre de conteneurs, dépotés et distribués aux clients de la région torontoise. S'ils sont destinés à Winnipeg, ils restent à bord du train pour être dépotés à Winnipeg même.

Nous avons actuellement une situation assez bizarre dans la région de l'Atlantique : des conteneurs complets partent de Halifax par rail à destination de Toronto ou de Montréal, où ils sont chargés sur des camions, après avoir été dépotés ou non, pour être réexpédiés vers la région de l'Atlantique. Certains de mes collègues envisagent un centre de conteneurs à Halifax même, à l'extérieur du port, où les camionneurs pourraient apporter les conteneurs pour dépoter ceux qui sont destinés à la région, au lieu de leur faire faire l'aller-retour à Toronto. La dynamique de ce processus est très différente de ce que vous pensez.

You asked why you would put containers on trucks versus rails. Shippers like trucks because of the flexibility and time. Railroads work to a schedule, sometimes, and delays have to be built in. A trucking company will deliver a container as fast as they can, and they will get it to the destination, not just to the city where transport has to be arranged to get it to the destination. Trucking gives a more personalized service, which in this day and age means something.

In the traditional transportation sense, we usually think of 900 to 1,000 kilometres as the divide. If it is less than 900 kilometres, trucking makes sense. If it is more than 900 kilometres of long haul traffic, usually rail makes more sense economically.

Some of the trucks going in and out of Vancouver or Halifax are going to the region, or if it is going by train it is going inland. It is either going to Edmonton or Chicago and then into the U.S. Midwest, so there are lots of different movements.

Have I answered your questions?

Senator Tkachuk: Yes, thank you.

Senator Phalen: Thank you very much for your presentation. My questions are about Atlantic Canada. According to Transport Canada, Halifax is the only Canadian port that is doing short-sea shipping to the United States.

Mr. Ircha: Yes.

Senator Phalen: It seems there are numerous benefits to short-sea shipping, everything from environmental to road congestion to energy efficiency to safety, yet the European experience shows us that the financial incentives are necessary to encourage short-sea shipping.

What regulatory changes do you believe the Canadian government could or should make to encourage short-sea shipping?

Mr. Ircha: This is a difficult question because it is not just the Canadian government; it must also involve the American government.

Let me go back a few steps in time. When the North American Free Trade Agreement, NAFTA, was being negotiated — and I was following it in the literature — everything was going quite well. We were fast-tracking. You will remember that NAFTA had to be approved by November of that year, for the American rules and so on, to fast-track the legislation.

During that summer, Canadian negotiators were talking to American negotiators about opening up cabotage, reducing cabotage for Canadian ships, treating Canadian ships like American ships, so that Canadian ships could go to multiple American ports and American ships could go to Canadian ports, all of which makes sense in a free-trade situation.

Vous voulez savoir pourquoi les conteneurs sont transportés par camion ou par rail. Les expéditeurs préfèrent le camion, qui leur fait gagner de la souplesse et du temps. Les chemins de fer ont des horaires qui entraînent des retards. Une entreprise de camionnage livre le conteneur aussi rapidement que possible, sans compter qu'elle le livre directement au destinataire, ce qui évite d'avoir à organiser du transport entre la gare et l'entrepôt du destinataire. Le camion offre un service plus personnalisé, ce qui présente des avantages de nos jours.

Dans le monde traditionnel du transport, la limite se situe aux alentours de 900 à 1000 kilomètres. Si la distance à parcourir est inférieure à 900 kilomètres, le camion peut être préférable. Si c'est plus de 900 kilomètres, le rail est plus rentable.

Les camions qui desservent le port de Vancouver ou celui de Halifax vont en général livrer dans la région, tandis que le train va beaucoup plus loin, soit à Edmonton ou à Chicago, puis dans le Midwest. Il y a donc de nombreux mouvements différents.

Ai-je répondu à vos questions?

Le sénateur Tkachuk : Oui, je vous remercie.

Le sénateur Phalen : Merci beaucoup de votre exposé. Mes questions porteront sur le Canada atlantique. D'après Transports Canada, Halifax est le seul port canadien qui fasse du transport maritime à courte distance à destination des États-Unis.

M. Ircha : Oui.

Le sénateur Phalen : Le transport maritime à courte distance semble avoir de nombreux avantages : moins de pollution, moins d'encombrement sur les routes, grand rendement énergétique, sécurité, etc. Pourtant, l'expérience européenne nous montre que des stimulants financiers sont nécessaires pour encourager cette forme de transport.

Quels changements réglementaires le gouvernement canadien devrait-il faire, à votre avis, pour encourager le transport maritime à courte distance?

M. Ircha : C'est une question difficile parce que le gouvernement canadien n'est pas le seul en cause. Le gouvernement des États-Unis doit lui aussi être de la partie.

Permettez-moi de remonter un peu dans le temps. Lors de la négociation de l'ALENA, dont je suivais de près le compte rendu, tout semblait aller très bien. Nous étions en procédure accélérée. Vous vous souviendrez que l'ALENA devait être approuvé au plus tard en novembre de cette année pour que les Américains puissent appliquer la procédure accélérée.

Au cours de l'été, les négociateurs du Canada ont parlé à leurs homologues des États-Unis de l'ouverture du cabotage aux navires canadiens et de la possibilité de les traiter comme des navires américains, pour qu'ils puissent se rendre dans plusieurs ports américains, tandis que les navires américains seraient autorisés à aller dans de multiples ports canadiens. Tout cela s'inscrivait bien dans le cadre d'un accord de libre-échange.

By that summer, literature showed that the American marine industry was waking up. I started seeing editorials and articles asking whether these people knew what they were talking about, which was getting rid of or weakening the Jones Act.

This is a very sacred icon in the United States for the marine transportation industry, and they do not respond well to it being touched, although it is happening more now. It has been around since 1916 or 1918. The act was created because the Americans found during World War I, when they were not a belligerent, that they could not get ships to carry their goods. They had to have a protected maritime shipping industry to ensure that in time of war they always had ships to carry their goods, so they established the Jones Act to protect their shipping trade.

The Jones Act is very restrictive. Canada has a similar act in respect of cabotage restrictions. American ships cannot go willy-nilly through Canadian ports, and neither can we through theirs.

We need to talk to Americans in a meaningful way to demonstrate that because of the benefits you listed of short-sea shipping, the need to develop hub container ports and to ship to the ports, we must address this question for Canadian and American ships operating the coastal trade. That requires discussion, which has started.

In April of this year, the Ministers of Transport reached an understanding, at a conference in Vancouver, for Canada, Mexico and the United States to set a general framework for discussion on short-sea shipping. The Americans are becoming aware of the need.

The I-95 highway from the Maritimes to Florida is very congested and they have a hard time expanding it because of environmental problems. There will either be a gridlock or we will find an alternative, and the alternative is short-sea shipping.

Senator Phalen: Is it true that they can only go to one port in the United States now?

Mr. Ircha: We can go to many ports, but we cannot pick up and go to another port — participate in trade. We have the Kent Line from Saint John, for example. There was one company who took paper rolls from Saint John to several ports on the U.S. East Coast. They would go to New York, Norfolk and into Florida to drop off paper rolls. They were dropping off, not picking something up and taking it somewhere else. In fact, they did not do it for very long; they got out of the business. It did not make much economic sense.

La documentation montre cependant que le secteur américain du transport maritime s'est réveillé cet été-là. J'ai commencé à voir des articles et des éditoriaux se demandant si les gens avaient toute leur tête lorsqu'ils parlaient d'éliminer ou d'affaiblir le Jones Act.

Aux États-Unis, cette loi constitue un symbole sacré pour le secteur du transport maritime, qui réagit très mal face à quiconque essaie d'y toucher, bien que cela commence à se faire aujourd'hui. La loi avait été adoptée en 1916 ou 1918. Pendant la Première Guerre mondiale, les Américains, qui ne faisaient pas partie des belligérants, se sont aperçus qu'ils ne pouvaient pas trouver des navires pour transporter leurs marchandises. Ils ont donc estimé qu'ils devaient avoir un secteur protégé de transport maritime pour être sûrs de toujours disposer de navires, même en temps de guerre. C'est ainsi qu'a été adopté le Jones Act.

C'est une loi très restrictive. Le Canada en a une semblable concernant le cabotage. Les navires américains ne peuvent pas aller à leur gré dans les ports canadiens, pas plus que nos navires ne peuvent aller dans les ports américains.

Nous devons donc avoir des discussions sérieuses avec les Américains pour leur montrer qu'à cause des avantages que vous venez d'énumérer du transport maritime à courte distance, du besoin de créer des ports-pivot à conteneurs et d'expédier des marchandises aux ports, nous devons assouplir les règles s'appliquant aux navires canadiens et américains faisant du commerce le long de la côte. Il faudra à cette fin des discussions, qui ont déjà commencé.

En avril de cette année, les ministres des Transports se sont entendus, au cours d'une conférence tenue à Vancouver, pour que le Canada, le Mexique et les États-Unis établissent un cadre général de discussion du transport maritime à courte distance. Les Américains commencent à se rendre compte des besoins dans ce domaine.

La route I-96 allant des Maritimes jusqu'en Floride est très encombrée. Les États-Unis ont beaucoup de difficultés à l'agrandir à cause des problèmes environnementaux connexes. Nous pouvons donc soit nous en tenir à une route souvent bloquée par des bouchons de circulation, soit chercher une solution comme le transport maritime à courte distance.

Le sénateur Phalen : Est-il vrai que nous ne pouvons actuellement aller que dans un seul port des États-Unis?

M. Ircha : Nous pouvons aller dans beaucoup de ports, mais nous ne pouvons pas y prendre des marchandises pour aller les livrer ailleurs, c'est-à-dire participer au commerce. Nous avons, par exemple, la Kent Line partant de Saint John. Il y a eu une société qui expédiait des rouleaux de papier de Saint John à destination de plusieurs ports de la côte est des États-Unis, New York, Norfolk et des ports de la Floride. Les navires déchargeaient les rouleaux de papier et ne ramassaient rien d'autre. La société en question ne l'a pas fait très longtemps avant de déposer son bilan. Ce n'était vraiment pas très rentable.

Senator Phalen: You mentioned in your documents the potential for locating a 750,000 TEU terminal in Rockingham and you mentioned one of the disadvantages of that, such as congestion. Are there any advantages to it?

Mr. Ircha: Putting it in Rockingham at Bedford Basin, you mean?

Senator Phalen: Yes.

Mr. Ircha: There were advantages and disadvantages. The advantages were that there was lots of land. The foreshore could be developed and there was an existing container terminal that could be expanded. It was on the CN switching yard, so that there was good rail access and direct movement out of the Halifax region into Central Canada and the U.S. Midwest.

The disadvantages were that the foreshore was not public land. For some reason, it was owned by the Canadian National Railway. They were a partner in it and wanting to discuss the issue.

The other disadvantage is that behind it was Clayton Park and Mount Saint Vincent University and all these other fairly influential communities. I am not sure people really understood what this meant. I know that when I talked to the president of Mount Saint Vincent University, she pointed out to me that the port authorities had talked to her about putting in triple glazing on all of the windows of the university facing the port. That was to mitigate the environmental consequences.

The issue is not just noise. Other issues are the loss of the scenic vistas, light pollution at night coming from the port, noise and air pollution from dust. It goes on and on. We have seen environmental consequences become difficult in place after place around the world when people try to develop container terminals in an urban environment. Container terminals in Australia were shut down because of the growth of urban development around them.

Senator Phalen: That leads me to my next question. You said that Canso is a deepwater port and large enough for a turning basin. How deep is the port? Will it handle these large container ships?

Mr. Ircha: Yes. I believe it is 20 to 30 metres deep. I know that it is deeper than Halifax. It is handling 350,000-tonne oil tankers coming in.

Senator Phalen: You indicated in your documents that Saint John, New Brunswick is not located on the main shipping route. Is Canso located on the main shipping route?

Mr. Ircha: It is located on the same shipping route as Halifax. The shipping route comes from southern Newfoundland, off Cape Race, and then swings down toward New York. This is the Great Circle Route from Europe to New York. It swings down along the south shore of Nova Scotia. A diversion into Canso is equivalent to a diversion into Halifax. There may be a slight variation, but it is roughly the same.

Le sénateur Phalen : Vous avez mentionné dans vos documents la possibilité d'établir un terminal de 750 000 EVP à Rockingham. Vous avez également parlé des inconvénients de cette option, comme l'encombrement. Ce projet a-t-il vraiment des avantages?

M. Ircha : Établir un terminal à Rockingham, dans le bassin de Bedford?

Le sénateur Phalen : Oui.

M. Ircha : Il y avait des avantages et des inconvénients. Les avantages étaient dus à la disponibilité de beaucoup de terrain aux alentours. La zone d'estran pouvait être aménagée et il y avait un terminal à conteneurs qui pouvait être agrandi. Le terminal se trouvait près de la cour de triage du CN, ce qui lui assurait un bon accès ferroviaire de Halifax jusqu'au Canada central et au Midwest américain.

Parmi les inconvénients, il y avait le fait que la zone d'estran ne faisait pas partie des terres publiques. Pour une raison ou une autre, elle appartenait au CN, qui était partenaire dans l'affaire et souhaitait en discuter.

L'autre inconvénient était la présence, à l'arrière, de Clayton Park, de l'Université Mount Saint Vincent et d'autres lotissements assez huppés. Je ne suis pas sûr que les gens se rendaient compte des conséquences. Je m'en suis aperçu en discutant avec la présidente de l'Université Mount Saint Vincent, qui m'a dit que les autorités portuaires lui avaient offert d'installer un vitrage triple sur toutes les fenêtres de l'université donnant sur le port. Cette mesure était censée atténuer les effets environnementaux.

Mais le problème ne se limite pas au bruit. Il y a aussi la perte d'une vue panoramique, les lumières du port pendant la nuit, le bruit, la pollution atmosphérique due à la poussière et ainsi de suite. Nous avons constaté les conséquences environnementales néfastes à beaucoup d'endroits du monde où on a essayé d'aménager des terminaux à conteneurs dans un milieu urbain. En Australie, des terminaux ont été fermés à cause de la croissance urbaine aux alentours.

Le sénateur Phalen : Cela m'amène à la question suivante. Vous avez dit que Canso est un port en eau profonde assez grand pour un bassin d'évitage. Quelle est la profondeur du port? Peut-il accueillir les très gros porte-conteneurs?

M. Ircha : Oui. Je crois qu'il a une profondeur d'eau de 20 à 30 mètres. Je sais qu'il est plus profond que Halifax. Il reçoit actuellement des pétroliers de 350 000 tonnes.

Le sénateur Phalen : Vous dites dans vos documents que Saint John, au Nouveau-Brunswick, n'est pas situé sur la principale route de navigation. Est-ce que Canso se trouve sur cette route?

M. Ircha : Le port se trouve sur la même route de navigation que Halifax. Elle passe au sud de Terre-Neuve, au large du cap Race, puis vire vers le sud en direction de New York. C'est la route orthodromique entre l'Europe et New York. Elle tourne vers le bas le long de la côte sud de la Nouvelle-Écosse. Un détour sur Canso est équivalent à un détour sur Halifax. Il y a peut-être une petite différence, mais elle est minime.

Senator Phalen: Would there be any advantage in the Port of Halifax having an offshoot operation at Canso?

Mr. Ircha: That comes back to the question of port rationalization. We have the first initiative for port rationalization with Vancouver, Fraser and North Fraser. If that works, if we can get those players together and rationalize what is happening there, I believe that will open up opportunities for further rationalization.

I know people have talked about Halifax-Canso. In New Brunswick, people have talked quietly about Saint John-Belledune. There are these kinds of possibilities.

Senator Mercer: I could see the Fairview Cove terminal in Halifax from where I lived growing up, and my father grew up a stone's throw from there and used to fish and swim off of Fairview Cove, where the terminal is now, so I am fairly familiar with the layout.

We have been told several times that the Halifax terminals, both of them, are working at 40 per cent capacity and that the unused capacity, the remaining 60 per cent, is roughly equal to the maximum capacity of Prince Rupert.

Mr. Ircha: Yes. Those are rough figures.

Senator Mercer: I have difficulty when I hear this talk about expansions of ports when we have two very good port terminals in Halifax that are not reaching their maximum load.

This morning in the news, the leader of the Bloc Québécois suggested that Quebec City might be part of the Atlantic Gateway. He corrected himself afterwards and said he was not excluding Halifax.

With a 60 per cent unused capacity in Halifax and the fact it is on the main shipping route, does an enhanced terminal in Quebec City make any sense?

Mr. Ircha: That is an interesting question. I cannot attest to the 40 per cent capacity. I have heard from various sources it is under capacity. To what extent, I do not know.

You indicated the 60 per cent under capacity would be equivalent to the Prince Rupert terminal. That is correct; it would be equivalent roughly to the first phase, but the Prince Rupert terminal is looking at multiple phases from 500,000 TEU to start, moving up to 1.7 million TEU down the road.

The question about Quebec City is an interesting one. My understanding is that it is limited in the size of vessels it can handle because of the depth restrictions in the St. Lawrence: they are restricted to 4,500 to 5,000 TEU vessels coming down there.

There was talk in the past, within the ports industry, of perhaps a similar relationship, like that between Halifax and New York, with Quebec and Montreal. Quebec City could serve as a top-up port, so that larger vessels could come into Quebec City, drop off some containers, which would then be shipped by rail into Central

Le sénateur Phalen : Y aurait-il un avantage à ce que le port de Halifax ait des opérations satellites à Canso?

M. Ircha : Cela nous ramène à la question de la rationalisation des ports. Nous avons une première initiative de rationalisation à Vancouver, Fraser et North Fraser. Si elle réussit, nous pourrions réunir ces intervenants et tenter de rationaliser encore. Je crois que le succès ouvrirait de nouvelles perspectives de rationalisation.

Je sais qu'on a déjà parlé de Halifax et Canso. Au Nouveau-Brunswick, les gens ont discrètement évoqué Saint John-Belledune. Il y a donc plusieurs possibilités.

Le sénateur Mercer : Je pouvais voir le terminal de Fairview Cove, à Halifax, de chez moi lorsque j'étais jeune. Mon père a grandi à peu de distance de là et avait l'habitude d'aller à la pêche et de se baigner à Fairview Cove, là où se trouve maintenant le terminal. Je connais donc bien ce coin.

On nous a dit à plusieurs reprises que les deux terminaux de Halifax ne fonctionnent qu'à 40 p. 100 de leur capacité et que les 60 p. 100 restants représentent en gros la capacité maximale de Prince Rupert.

M. Ircha : Oui, en gros.

Le sénateur Mercer : J'ai de la difficulté à comprendre qu'on parle d'agrandir des ports lorsque nous avons de très bons terminaux à Halifax qui sont loin d'avoir atteint leur capacité maximale.

Ce matin, aux actualités, le chef du Bloc québécois disait que Québec pourrait faire partie de la porte d'entrée de l'Atlantique. Il s'est corrigé ensuite en ajoutant que cela n'excluait pas Halifax.

Compte tenu de la capacité inutilisée de 60 p. 100 à Halifax et du fait que le port se trouve sur la principale route de navigation, serait-il sensé de créer un grand terminal à Québec?

M. Ircha : C'est une question intéressante. Je ne peux pas confirmer l'utilisation à 40 p. 100. J'ai appris de plusieurs sources que le port est sous-utilisé, mais je ne sais pas dans quelle mesure.

Vous dites que la capacité inutilisée de 60 p. 100 est équivalente à la capacité du terminal de Prince Rupert. C'est exact, elle équivaldrait en gros à la capacité de la première phase, mais le terminal de Prince Rupert doit être développé en plusieurs étapes pour passer de 500 000 EVP au départ à 1,7 million d'EVP plus tard.

La question concernant Québec est intéressante. À ma connaissance, Québec ne peut pas accueillir de grands navires à cause des restrictions de profondeur dans le Saint-Laurent. Je crois que la limite s'arrête à 4 500 ou 5 000 EVP.

Dans le passé, on avait parlé dans le secteur portuaire d'une relation entre Québec et Montréal semblable à celle entre Halifax et New York. Québec pourrait servir de port de trop-plein, en ce sens que les grands porte-conteneurs pourraient faire escale à Québec, y décharger un certain nombre de conteneurs qui seraient

Canada, then sail on to Montreal and drop off the rest of the containers.

Those discussions, and I am not privy to what went on within the ports, but they never saw the light of day. The issue with Quebec City is the water depth problems. That is why people are looking at Sept Îles and then transshipping vessels down into Montreal and maybe even beyond to the Great Lakes.

Senator Mercer: One of the many advantages of the two terminals in Halifax is its proximity to the rail at both terminals — the railroads are right there. In particular, the Fairview Cove terminal is quite large. Indeed, they have just purchased the adjoining land that may double or triple their actual capacity.

In your presentation, one of my concerns is that containers were spending three to five days in the terminal. It seems to me, the less time it spends in the terminal, the better off everybody is. When it lands in Halifax, we then put it on either a truck or a train. A train would be preferable because that is more environmentally efficient; it is cheaper and does not require a large infrastructure. Why can we not get them out quicker than three to five days?

Mr. Ircha: Let me explain this in two ways. Let me talk about the rail side first.

When we load containers onto a ship, the heavy containers must be put near the bottom of the ship and the lighter containers up top. A container ship with a lot of containers on deck means most of those are empty and being re-positioned to be loaded somewhere else. When containers are taken off a ship, the light ones are usually first.

The same problem occurs on the double-stacked railway car: the heavier container must be on the bottom with the lighter one on top, so the train is not topsy-turvy going around curves. Thus, the light containers have to be removed first where they are “grounded.” Next, the heavy containers are removed and placed on the railway car. Then we have to return for the light containers and place them on top. That is the simple version.

We are unloading the cells and putting them in a rail yard somewhere; there is a whole zoning issue, where to put them and how to handle them. Customs will want to inspect 4 or 5 per cent of containers coming from overseas for radiation or open them and ensure the manifest reflects what is in there.

Therefore, part of the delay is customs. If the containers are going by truck somewhere inland, there are also delays. After contacting the consignee, they may have to arrange for a truck. All that takes time.

expédiés par chemin de fer vers le Canada central, puis poursuivre leur route vers Montréal pour y décharger le reste de leurs conteneurs.

Je ne suis pas au courant de tout ce qui se passe dans les ports, mais ces discussions n'ont abouti à rien. Le problème de Québec réside dans sa profondeur d'eau. Voilà pourquoi les gens envisagent plutôt Sept-Îles comme port de transbordement vers Montréal et peut-être même vers les Grands Lacs.

Le sénateur Mercer : L'un des nombreux avantages des deux terminaux de Halifax réside dans la proximité de la liaison ferroviaire. En fait, le chemin de fer est vraiment sur place. De plus, le terminal de Fairview Cove est très grand et, comme le port vient d'acheter le terrain voisin, il pourrait doubler ou tripler sa capacité actuelle.

Vous avez dit dans votre exposé quelque chose qui m'a inquiété. C'est le fait que les conteneurs restent entre trois et cinq jours au terminal. Il me semble que plus ce temps est court, mieux tout le monde s'en porte. Une fois qu'ils sont déchargés à Halifax, les conteneurs sont transportés par camion ou par rail. Le transport ferroviaire est préférable parce qu'il est plus respectueux de l'environnement, est moins coûteux et ne nécessite pas une grande infrastructure. Pourquoi ne pouvons-nous pas sortir les conteneurs en moins de trois à cinq jours?

M. Ircha : Je vais tenter d'expliquer cela de deux façons. Permettez-moi de parler du transport ferroviaire d'abord.

Lorsqu'on charge des conteneurs sur un navire, les plus lourds doivent être placés le plus bas possible, et les plus légers au sommet. Si un porte-conteneurs transporte beaucoup de conteneurs sur le pont, il est probable que la plupart d'entre eux sont vides et sont ramenés quelque part pour y être chargés. Lors du déchargement du navire, les plus légers sortent ordinairement en premier.

La même chose se produit dans le cas des wagons à deux niveaux : le conteneur le plus lourd doit être en bas, et le plus léger en haut, pour éviter les accidents dans les virages. Par conséquent, les conteneurs légers sont d'abord sortis du navire et placés à terre. Ensuite, les conteneurs lourds sont sortis et placés sur le wagon. À l'étape suivante, on revient chercher les conteneurs légers pour les placer dans le wagon par-dessus les lourds. C'est une description simplifiée du processus.

Il faut donc décharger les conteneurs et les placer quelque part dans la cour de triage. Il y a tout un problème de zonage pour déterminer où les placer et comment les manutentionner. Les douaniers voudront ordinairement inspecter 4 à 5 p. 100 des conteneurs venant d'outre mer en les passant au détecteur de radiations ou en les ouvrant pour vérifier la concordance entre le manifeste et le contenu.

Une partie du retard est donc dû aux douanes. Si les conteneurs doivent être livrés par camion, il y a également des retards. Il faut prendre contact avec le consignataire, qui doit de son côté s'arranger pour trouver un camion. Tout cela prend du temps.

If we are putting it on a rail system to go to an inland port, such as Toronto or Montreal, we could do the inspection in Montreal or Toronto. We do not have to hold the container up here if customs allows you to put it on there in bond.

We do not have to deal with a consignee because we are just putting it on the rail car and shipping it out. We get high productivity for rail-bound commodities and lower productivity for truck-bound commodities, but there are always delays. When we are unloading 1,000 containers off a ship, we are not getting 1,000 out the door at the same time. There is a delay.

The objective, as you rightly say, is to reduce the dwell time of those containers to as low as possible. We then must check with the port authority or the terminal operator to see their policies on free time in the container yard. They may provide six or 10 days of free time. If I am the consignee and do not need the commodity, I might as well leave it there. It is safe storage.

In some of the courses I teach, we talk about getting the policy of the port to reflect the need for efficiency and reduce the dwell time to three or four days or whatever is reasonable under the circumstances. Then, perhaps, after four days the price goes up.

Los Angeles-Long Beach reduced their six-day free time to three days, about a year ago. There is a charge of \$100 each day it is in the yard, which encourages consignees to get their containers out.

Senator Mercer: Would the use of inland terminals help solve that problem? I see the congestion we are causing at the terminals themselves. If we can get it off the ship, onto rail cars immediately and move them someplace else, it relieves congestion at the terminal. In the case of the Fairview Cove, if we can move them to a place like Truro, we can reshuffle things. It might be more efficient. We could clear customs and do all the inspections there.

Mr. Ircha: Those are techniques other ports have tried and are using, such as in Vancouver. They would be storing their empty containers off dock. They can be stored anywhere, in anybody's yard somewhere else. There are a lot of techniques to increase productivity, which would be triggered if there were capacity problems. The trouble in Halifax is they do not have capacity problems; they do not have a problem storing containers today.

Senator Mercer: Hopefully, we will in the future.

Senator Eyton: I have a number of relatively simply questions.

First, in terms of ports, what is the relative value of shipping on the East Coast and West Coast?

Mr. Ircha: I am not sure.

Si les conteneurs doivent être acheminés par rail vers un port intérieur, comme Toronto ou Montréal, l'inspection douanière peut se faire à destination. Il n'est pas nécessaire de retenir les conteneurs si les douanes permettent de les garder sous caution.

Dans ce cas, aucun contact n'est nécessaire avec le consignataire parce que les conteneurs sont chargés sur les wagons et directement expédiés. Nous obtenons une productivité élevée dans le cas du transport par rail, et une productivité moindre dans le cas du transport par camion, mais il y a toujours des retards. Lorsque 1 000 conteneurs sont sortis d'un navire, il n'y en a pas nécessairement 1 000 autres qui quittent le port au même moment. Encore une fois, il y a des retards.

L'objectif, comme vous le dites à juste titre, est de réduire au minimum la durée d'entreposage. Les consignataires vérifient auprès de l'autorité portuaire ou de l'exploitant du terminal la politique appliquée en matière de temps d'entreposage gratuit. Ce temps peut aller de 6 à 10 jours. Si le consignataire n'a pas besoin de la marchandise tout de suite, il peut trouver préférable de la laisser au port, où elle est en sécurité.

Dans quelques-uns des cours que je donne, j'explique aux étudiants que la politique du port doit refléter la recherche de l'efficacité et réduire le temps d'entreposage à 3 ou 4 jours ou à la période qui convient dans les circonstances. La politique peut donc prévoir que l'entreposage devient payant après quatre jours.

Les autorités de Los Angeles-Long Beach ont ramené le temps d'entreposage gratuit de 6 à 3 jours, il y a environ un an. Elles facturent maintenant 100 \$ par jour d'entreposage supplémentaire, ce qui encourage les consignataires à sortir leurs conteneurs le plus tôt possible.

Le sénateur Mercer : Est-ce que le recours à des terminaux intérieurs contribuerait à résoudre le problème? Une longue période d'entreposage provoque de l'encombrement dans les terminaux. S'il était possible de décharger les conteneurs et de les charger immédiatement sur les wagons pour les expédier ailleurs, on pourrait réduire l'encombrement dans le terminal. Dans le cas de Fairview Cove, on pourrait envisager d'expédier les conteneurs à Truro, ce qui pourrait être plus efficace. L'inspection douanière pourrait se faire là.

M. Ircha : D'autres ports ont essayé et utilisent différents moyens, comme c'est le cas à Vancouver. Ils peuvent entreposer les conteneurs vides à l'extérieur, n'importe où. Il existe de nombreuses techniques pour accroître la productivité lorsque des problèmes de capacité commencent à se poser. À Halifax, ces problèmes n'existent pas. Les autorités n'ont actuellement aucune difficulté à entreposer les conteneurs.

Le sénateur Mercer : J'espère qu'elles auront des difficultés de ce genre à l'avenir.

Le sénateur Eyton : Je voudrais poser un certain nombre de questions relativement simples.

Tout d'abord, pour ce qui est des ports, quels sont les volumes relatifs qui passent par la côte est et la côte ouest?

M. Ircha : Je n'en suis pas sûr.

Senator Eyton: Do you have any idea of the size? I am talking West Coast Canada and East Coast Canada.

Mr. Ircha: In terms of the amount of traffic coming at each place?

Senator Eyton: In terms of container traffic.

Mr. Ircha: Vancouver-Fraser River is about 2 million TEU per year, in 2005; Halifax brought in 550,000 TEU in 2005; and St. John about 50,000 TEU. Basically, they brought in 600,000 TEU on the East Coast and 2 million TEU on the West Coast.

Montreal was bringing in 1.25 million TEU in 2005. Does that answer your question?

Senator Eyton: Is it the same between American ports and Canadian ports generally? Do we have our fair share of container traffic in North America?

Mr. Ircha: I would have to do some analysis of this table, but I do not believe so. This is off the top of my head, because I have not looked at the numbers. I can provide these numbers to you. It seems to me that we are getting less than 10 per cent of the total traffic coming into North America. We could be getting more.

Montreal receives 1.25 million TEU. Most of those containers are being shipped into the U.S. Midwest, in and out from the U.S. We do a lot of diversion.

I know you looked at figures for Vancouver. The diversion is not as great in Vancouver. That is because it competes with Seattle and Tacoma, two large container ports on Vancouver's doorstep. Americans are bringing in through those ports and Canadians are bringing in through Vancouver.

There are reasons why the diversion is not as great in Vancouver. If you talk to the Vancouver Port Authority, as I am sure you will, they will tell you of the uneven playing field that exists between Vancouver, Seattle and Tacoma. The Canada Port Authorities must provide a percentage of revenues back to the federal government based on their gross revenue. They must pay property taxes.

Seattle and Tacoma do not pay property taxes. In fact, they have taxing authority: They tax the local municipalities to help operate the port. They do not provide any subsidy or funding back to their state government.

The Port of Vancouver has statistics they can show you indicating this uneven playing field between Vancouver and these other ports. That is why we do not get many American containers coming through the Vancouver Gateway, because the cost differential is not there.

Senator Eyton: We talked about Canadian and U.S. shipping. I would like to look at a port that does it exactly right. In your

Le sénateur Eyton : Avez-vous une idée des volumes? Je parle de la côte est et de la côte ouest du Canada.

M. Ircha : Voulez-vous parler du trafic à chaque endroit?

Le sénateur Eyton : Oui, le trafic de conteneurs.

M. Ircha : Vancouver-Fraser River était à environ 2 millions d'EVP par an en 2005, Halifax était à 550 000 EVP la même année, et Saint John à environ 50 000. En gros, le volume était de 600 000 EVP sur la côte est et de 2 millions d'EVP sur la côte ouest.

Montréal avait 1,25 million d'EVP en 2005. Est-ce que cela répond à votre question?

Le sénateur Eyton : La proportion entre les ports américains et canadiens reste-t-elle généralement la même? Avons-nous notre juste part du trafic de conteneurs en Amérique du Nord?

M. Ircha : Il faudrait que je fasse une analyse de ce tableau, mais je ne le crois pas. Je ne fais qu'essayer de deviner parce que je n'ai pas examiné les chiffres. Je peux vous les fournir, mais j'ai l'impression que nous obtenons moins de 10 p. 100 du trafic total à destination de l'Amérique du Nord. Nous pourrions en obtenir davantage.

Montréal reçoit 1,25 million d'EVP. La plupart de ces conteneurs sont destinés au Midwest américain. Nous avons réussi à détourner une partie du trafic.

Je sais que vous avez examiné les chiffres de Vancouver. Dans ce cas, le détournement n'est pas aussi important, à cause de la concurrence de Seattle et Tacoma, grands ports à conteneurs qui se trouvent tout près de Vancouver. Les Américains font venir leurs marchandises dans ces deux ports, tandis que les Canadiens font venir les leurs à Vancouver.

Il y a des raisons pour lesquelles le détournement n'est pas aussi important à Vancouver. Si vous allez parler aux responsables de l'autorité portuaire — je suis sûr que vous le ferez —, ils vous diront que les règles du jeu ne sont pas tout à fait équitables entre Vancouver, Seattle et Tacoma. Les autorités portuaires canadiennes doivent restituer au Trésor fédéral un pourcentage de leurs recettes brutes et acquitter des impôts fonciers.

Seattle et Tacoma n'ont pas d'impôts fonciers à payer. Au contraire, les deux ports sont investis du pouvoir d'imposer des taxes aux municipalités locales, qui contribuent ainsi à leurs frais d'exploitation. De plus, ils n'ont rien à restituer au gouvernement de leur État.

Les autorités du port de Vancouver peuvent vous montrer des statistiques à ce sujet. Cela explique que le port ne voit pas passer beaucoup de conteneurs américains par sa porte d'entrée. Les frais à acquitter sont nettement supérieurs.

Le sénateur Eyton : Nous avons parlé des transports maritimes canadiens et américains. Je voudrais maintenant vous demander

view, looking the world over, which ports do it exactly right, and in a hundred words or less, why have they done it exactly right?

Mr. Ircha: Let me preface my remarks by saying that if we look at the world's biggest container ports that do it right, we are looking at Hong Kong and Singapore. However, those are both transshipment ports. They are very efficient. They handle more than 20 million TEU per year. Most of the containers coming in are going right back out on other ships. They know the container is coming off the ship; they can stack them very high in the yard, reload them on ships and they are gone. They operate differently from general ports.

If we are looking at efficient North American ports, we are looking at Los Angeles-Long Beach. Vancouver is right in there amongst them as one of the top ports.

Senator Eyton: Ports are only part of the equation.

Mr. Ircha: Yes.

Senator Eyton: We have some good ports and good port facilities. On their own, they are really nothing. They need people, contracts, roads, railroads, et cetera. I would have thought it is very complex and costly. You mentioned earlier that you believed a possible scenario would be two ports on the West Coast and two on the East Coast. In my opinion, to try to save money, we should be looking at one port on the West Coast that is truly good and properly supported with the right infrastructure, and one port on the East Coast that has the same advantages.

Mr. Ircha: I do not dispute you. You misunderstood what I said. Perhaps I did not say it right. When I talked about two ports on the West Coast and two on the East Coast, I was only saying there are alternatives. We have at least two on each coast that would serve as super hub ports. I was not suggesting we need two, although on the West Coast we are getting two. I was just saying that there are places you can go to without having to build this offshore island off the American coast.

Senator Eyton: I have a curious question that you may not be able to answer. Why did you never once in your testimony mention the Northwest Passage and that an open shipping lane may be available there, given the benefits of global warming?

Mr. Ircha: That is a possibility. I have not looked at that situation. When we talk about the Northwest Passage, we talk about using a slightly different ship. Only ice-rated vessels can go through that passage. Many of our container ships are not ice-rated, except the ones that service Montreal, because they go down through the wintertime. There is a different type of ship that must be designed for that particular service.

de nommer un port où tout va parfaitement bien. À votre avis, en considérant le monde entier, quels sont les ports qui se débrouillent le mieux? Pouvez-vous aussi nous donner en une certaine de mots les raisons pour lesquelles il en est ainsi?

M. Ircha : Je commencerai par dire que parmi les grands ports à conteneurs du monde, ce sont ceux de Hong Kong et de Singapour qui se débrouillent le mieux. Il s'agit cependant dans les deux cas de ports de transbordement. Ils sont extrêmement efficaces. Ils manutentionnent plus de 20 milliards d'EVP par an. La plupart des conteneurs d'arrivée sont directement chargés à bord d'autres navires. Les responsables savent que des conteneurs sont déchargés. Ils les font empiler très haut dans l'aire d'entreposage, puis les font charger sur des navires en partance. Ils ne fonctionnent pas de la même façon que les ports généraux.

En Amérique du Nord, le port le plus efficace est probablement celui de Los Angeles-Long Beach. Vancouver aussi compte parmi les meilleurs.

Le sénateur Eyton : Les ports ne sont qu'un élément de l'équation.

M. Ircha : Oui.

Le sénateur Eyton : Nous avons quelques bons ports, dotés de bonnes installations. Mais, à eux seuls, ils ne représentent pas grand-chose. Il leur faut des gens, des contrats, des routes, des chemins de fer et ainsi de suite. Je pense que tout cela est très complexe et très coûteux. Vous avez mentionné tout à l'heure un scénario possible comprenant deux ports sur la côte ouest et deux autres sur la côte est. À mon avis, pour éviter de trop dépenser, nous devrions envisager un seul port sur la côte ouest, qui serait vraiment bien organisé, bien appuyé et doté d'une infrastructure adéquate, ainsi qu'un autre port sur la côte est qui aurait les mêmes avantages.

M. Ircha : Je ne le conteste pas. Vous m'avez mal compris, ou alors je me suis mal exprimé. Lorsque j'ai parlé de deux ports sur la côte ouest et de deux autres sur la côte est, je ne faisais que mentionner des choix possibles. Nous avons, sur chacune des deux côtes, au moins deux ports qui pourraient devenir des superports-pivot. Je n'ai pas dit que nous avons besoin de deux, même si nous en avons deux sur la côte ouest. Je disais simplement qu'il y a des endroits que nous pourrions aménager plutôt que de laisser les Américains construire une île artificielle offshore.

Le sénateur Eyton : Je vais poser une question un peu étrange, à laquelle vous ne pourrez peut-être pas répondre. Pourquoi n'avez-vous jamais mentionné dans votre témoignage le passage du Nord-Ouest, qui pourrait s'ouvrir à la navigation par suite des bienfaits du réchauffement de la planète?

M. Ircha : C'est une possibilité. Je n'ai pas examiné la situation. Dans le cas du passage du Nord-Ouest, il faudrait des navires un peu différents. Seuls les navires équipés pour les glaces peuvent emprunter le passage. La plupart de nos navires porte-conteneurs ne le sont pas, à part ceux qui desservent Montréal et doivent passer par la voie maritime pendant l'hiver. C'est un genre différent de navire qui doit être construit à cette fin particulière.

That is an off-the-top response.

Senator Eyton: I was not entirely serious, but we understand global warming is with us.

The Chairman: Thank you, Professor Ircha. You have made this dossier interesting tonight. Thank you for answering our invitation with such short notice. Feel free to send us any other information if you feel the need to do so.

Mr. Ircha: The material I sent to you was put together quickly. I will see what else I can provide, now that I understand more about the issues you are interested in. Feel free to ask me again.

The committee adjourned.

OTTAWA, Wednesday, November 1, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:02 p.m. to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, East Coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

The Chairman: Honourable senators, we are pleased to have with us this evening as our witnesses Mr. Prentice from the Asper School of Business, University of Manitoba; and Dr. Jake M. Kosior, from Manitoba. Welcome to our committee.

Barry E. Prentice, Professor, Asper School of Business, University of Manitoba, as an individual: Madam Chairman, thank you for inviting me here tonight.

I want to talk about the need for high-quality transportation to serve our value-added agricultural sector. I will speak specifically to the case for containerization of grain, although this is not the only aspect of agriculture or the only aspect of manufacture of value-added that would benefit by some change in the regulations that surround our current cabotage regime for containers and the impetus this would provide for a policy change.

In terms of value-added agricultural transportation, we have seen what I consider to be a third way of moving grain. The first way was, of course, in sacks. From the 1700s to about the 1900s, everything was moved in sacks. There was a transition in the mid-1880s into bulk shipment and this method has been the predominant way of moving grain since that time. In fact, some people think it is the only way to move grain. I disagree; I think that by 2040 we will likely see the majority of grain moved in containers, something that started in the 1970s. I will explain why.

Je vous donne cette réponse sans y avoir vraiment réfléchi.

Le sénateur Eyton : Je n'étais pas tout à fait sérieux, mais le réchauffement de la planète est bien là.

La présidente : Merci, monsieur Ircha. Vous avez fait de ce sujet un dossier intéressant ce soir. Je vous remercie d'avoir répondu à notre invitation à si bref délai. N'hésitez pas à nous envoyer d'autres renseignements si vous croyez devoir le faire.

M. Ircha : J'ai réuni très rapidement les documents que je vous ai fait parvenir. Je vais voir ce que je peux trouver d'autre, maintenant que j'en sais un peu plus sur les sujets qui vous intéressent. N'hésitez pas de votre côté à faire appel à moi si vous en avez besoin.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 1^{er} novembre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 2 pour étudier le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, par les ports à conteneurs de la côte est et par les ports à conteneurs du Centre du Canada, les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard, ainsi que pour faire rapport sur ces questions.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

La présidente : Mesdames et messieurs les sénateurs, nous sommes ravis d'avoir parmi nous ce soir comme témoins M. Prentice de l'Asper School of Business, qui relève de l'Université du Manitoba, et M. Jacques M. Kosior, du Manitoba. Nous vous souhaitons la bienvenue.

Barry E. Prentice, professeur, Asper School of Business, Université du Manitoba, à titre personnel : Madame la présidente, je vous remercie de m'avoir invité ce soir.

Je tiens à parler d'un système de transport de haute qualité dont notre secteur des produits agricoles à valeur ajoutée a besoin. Plus précisément, je vais traiter de la conteneurisation du grain. Ce n'est toutefois pas le seul volet de notre agriculture, ni la seule dimension de la transformation à valeur ajoutée de sa production, qui profiteraient de certaines révisions de la réglementation définissant notre régime actuel de cabotage pour les conteneurs. Il ne serait pas seul non plus à bénéficier de l'élan que cela donnerait pour modifier la politique.

Dans le domaine du transport des produits agricoles, qui leur confère une valeur ajoutée, nous avons vu apparaître ce que je considère comme un troisième mode de transporter des grains. Le premier, le transport en sacs, a permis de presque tout transporter des années 1700 aux années 1900. On a ensuite vu apparaître, au milieu de la décennie 1880, les expéditions en vrac. C'est la méthode la plus largement utilisée pour transporter les grains depuis cette époque. En vérité, certains pensent que c'est la seule façon de transporter des grains, mais je ne suis pas d'accord. Je crois que, d'ici 2040, les grains seront essentiellement transportés par conteneurs, une solution qui apparue pendant les années 70. Je vais expliquer pourquoi un peu plus tard.

The advantage of sacks was that they involved low technology and low handling damage. At the time, there was a wide choice of transport available and it was quality specific. Each farmer owned the grain all the way through the marketing system and sold it based on the quality of grain he produced. The disadvantages, of course, were the high packaging costs. The sacks had to be returned to the farms. It was very labour intensive and people literally carried sacks on their shoulders up gangplanks to put them into boats. The sack method produced high information costs because each lot of sacks had to be identified all the way through the system. Insurance costs were very high to protect the crop from rain or shipwreck. The picture you see is of a typical market where buyers are unloading the sacks and looking at the quality before they purchase. This was a very inefficient system and led to the change to bulk handling.

The impetus for bulk handling was the development of mechanical handling. By the 1860s, handlers came to realize that grain would flow like water and that by raising the grain up to a bin high off the ground, they could release a door and it would flow like water down into a rail car. This method sped up the loading of rail cars. It also led to grain economies of size.

In this picture from the 1910-20 era, you can see a large elevator not too different from one we would see today. There are many rail cars and in the background you will see a sailing ship, which is still there, but disappearing quickly.

Another benefit of bulk shipment was in the transactions risks; farmers could sell their grain right away and knew what they would receive as payment. They did not have to take a risk on the price. Of course, grading and commingling actually raised the quality. There were advantages to the bulk system. We went to it for a good reason and we are still using the system today.

The next picture is an illustration of what the bulk handling system looks like today. Farmers have storage bins and instead of small wagons, they are moving the grain to the elevators in large tractor-trailers. The primary elevators are big bins that load onto unit trains. You see the unit train, which could have 100 cars, each carrying 100 tonnes of grain. The train moves the grain from the port to the terminal elevators from where it is transferred from the rail cars to another large structure. It is then transferred into a ship. Each way through the system, you can see the storage gets larger and the quantity of inventory increases until it is loaded on to a ship and shipped across the ocean to a buyer.

Les sacs offraient l'avantage d'une technologie relativement rudimentaire et ne causaient que peu de dommages à leur contenu lors de leur manutention. À cette époque, le choix des modes de transport disponibles était vaste et celui qui était retenu était fonction de la qualité. Chaque agriculteur était alors propriétaire de ses grains pendant toute la durée du transport, y compris dans la chaîne de commercialisation. Il le restait jusqu'au moment de leur vente, à un prix fonction de leur qualité. Cette solution s'accompagnait par contre de coûts d'emballage élevés. Les sacs devaient être renvoyés aux agriculteurs. Pour les charger à bord des navires, il fallait faire appel à un grand nombre de débardeurs qui les portaient littéralement à dos d'homme en grimpant des passerelles. Les coûts d'information étaient élevés parce que chaque lot de sacs devait être identifié tout au long de son transport. Les coûts d'assurance pour protéger la récolte de la pluie ou des naufrages étaient très élevés. Vous voyez ici une illustration d'un marché classique dans lequel des acheteurs déchargent des sacs et vérifient la qualité avant de payer. Le manque d'efficacité du système a favorisé l'adoption de la manutention en vrac.

Le développement de la manutention en vrac a été favorisé par la mise au point de moyens de manutention mécaniques. Pendant les années 1860, les manutentionnaires ont observé que le grain pouvait s'écouler comme de l'eau et que, en l'entreposant dans un silo surélevé par rapport au sol, il suffisait d'ouvrir une porte pour qu'il s'écoule dans un wagon de chemin de fer. Cette méthode a accéléré le chargement des wagons de chemin de fer. Elle a également permis de réaliser des économies importantes de grains.

Cette illustration de l'époque 1910-1920 nous montre un grand silo qui n'est pas très différent de ceux que nous voyons aujourd'hui. Il y a, au premier plan, de nombreux wagons de chemin de fer et, à l'arrière plan, un grand voilier qui vient d'appareiller.

Les expéditions en vrac avaient aussi pour avantage de réduire les risques de transaction. Les agriculteurs pouvaient vendre leur grain immédiatement et savoir combien ils allaient être payés. Ils n'avaient pas à assumer de risque en matière de prix. Bien sûr, les techniques de classement par grades et d'entreposage en commun ont permis d'améliorer réellement la qualité. Le système d'expéditions en vrac offrait des avantages réels qui ont justifié son adoption, et qui font que nous l'utilisons encore aujourd'hui.

La diapositive suivante illustre les éléments du système de manutention en vrac dans sa forme actuelle. Les agriculteurs ont des silos à grain. Pour les remplir, ils utilisent des camions gros porteurs et non plus de petites remorques. Les silos primaires sont de gros compartiments que l'on charge sur les trains-bloc. Vous apercevez un train-bloc, qui pourrait compter jusqu'à 100 wagons, chacun transportant 100 tonnes de grain. Le grain est transporté du point d'embarquement jusqu'aux silos terminaux, où il est transvasé des wagons de chemin de fer dans ces silos. Il est ensuite chargé à bord d'un navire. Vous pouvez constater que la taille de l'équipement d'entreposage et le volume des stocks augmentent à chaque étape du système, jusqu'au chargement à bord d'un navire et à l'expédition par voie océanique jusqu'à un acheteur.

There are many advantages to bulk handling, such as the economies of size and the reduction in costs. There are no packaging costs because you pour the grain in and out of the vehicle. Some blending advantages can be found in terms of upgrading the quality. There are low information costs. One of the reasons we went to bulk handling is because we did not have to keep track of who owned grain because one bushel replaced another. As long as it was the same quality, everyone was happy.

All those rail cars going to the coast come back full of sea air and most of the ships coming in to the harbour to pick up grain are coming in ballast. Farmers pay the full round trip costs of the ships going out.

Although we do have a relatively high quality of grain in Canada, it is generic quality. It is not specific; it is generic to a few grades. We do not necessarily capture the premiums that could be there for higher quality product.

There are high fixed costs in this system. You must build the system big enough to take the surge of capacity in the fall, but dedicated facilities are left sitting half used at other times in the year. You can find rail cars gathering dust on the Prairies in the middle of the summer because there is no need for them except during the rush at harvest.

You also have large pipeline inventories. At one time, and it is still the case, wheat sat in the pipeline for 100 days. After leaving the farm, we are financing that wheat in the pipeline for 100 days. Of course, at the final destination there are more charges for inventory. Finally, there is handling damage. The more you handle grain, the more it rubs together and creates dust, which is why we have dust extractors on these elevators to prevent fires, but it damages the grain. There are disadvantages as well as advantages to this method.

I would now like to move to the notion of containers for marketing grain. First, we have a dramatic fall in the price of containers. My colleague Dr. Kosior will speak more on that subject.

On this graph, you can see that we are into the sixth or seventh generation of containers. The ships have gotten tremendously large, much larger than any ship carrying grain in bulk, and of course, the on-sea shipping costs are lower as a result.

We also have a tremendous change in information technology. This is not news to anyone here, but I would suggest that this laptop computer has about as much capacity as the mainframe at the university where I was an undergraduate. There are

La manutention en vrac offre de nombreux avantages, comme les économies de volume et la réduction des coûts. Il n'y a pas de coûts d'emballage parce que, pour remplir ou vider le véhicule, il suffit de déverser le grain. Le fait de pouvoir procéder à des mélanges peut aussi permettre d'améliorer la qualité. Les coûts d'information sont faibles. L'une des raisons pour lesquelles nous avons adopté la manutention en vrac est qu'elle nous dispense de garder trace du propriétaire du grain, parce qu'un boisseau en remplace un autre. Tant qu'ils ont la même qualité, tout le monde est content.

Tous ces wagons de chemin de fer qui livrent le grain dans les ports reviennent à vide. La plupart des navires venant charger du grain dans un port y arrivent sur lest. Les agriculteurs doivent assumer le coût complet du voyage aller-retour des navires qui vont livrer le grain outre-mer.

Si le grain cultivé au Canada est de relativement bonne qualité, il ne se classe cependant que dans une fourchette de grades assez étroite qui en font un produit générique. Nous ne profitons pas nécessairement des avantages qui pourraient découler de l'attribution de grades plus élevés correspondant à une meilleure qualité.

Ce système impose des coûts fixes élevés. Vous devez vous doter d'un système suffisamment important pour absorber les capacités additionnelles de l'automne, alors que d'autres installations sont laissées à moitié vides à d'autres périodes de l'année. Vous pouvez observer des wagons de chemin de fer ramassant la poussière dans les Prairies au milieu de l'été parce que personne n'en a besoin à cette époque en attendant la période de pointe de la récolte.

Ce système impose également d'importants stocks en cours d'acheminement. A n'importe quel moment, et c'est encore le cas, il faut une centaine de jours pour acheminer le blé de la ferme à sa destination finale au pays. Après avoir quitté la ferme, nous finançons donc ce blé pendant les 100 jours que dure son transport. Bien sûr, une fois parvenu à la destination finale, son entreposage entraîne des frais additionnels. Enfin, il y a les dommages causés par la manutention. Plus vous manipulez les grains et plus l'abrasion qu'ils subissent génère de la poussière. C'est la raison pour laquelle nous devons avoir des extracteurs de poussière sur les silos afin d'empêcher les incendies, mais cela abîme les grains. Si cette méthode offre des avantages, elle a également des inconvénients.

J'aimerais maintenant aborder la question des conteneurs utilisés pour la commercialisation du grain. Tout d'abord, nous avons enregistré une diminution très importante du prix des conteneurs. Mon collègue, M. Kosior abordera ce sujet.

Sur ce graphique, vous constatez que nous en sommes à la sixième ou septième génération de conteneurs. Le tonnage des porte-conteneurs dépasse de beaucoup celui de tout navire transportant du grain en vrac et, bien sûr, cela a fait baisser sensiblement les coûts du transport océanique.

Nous avons également assisté à des modifications énormes des technologies de l'information. Ce n'est une nouveauté pour personne, mais l'ordinateur portable qui est devant moi est probablement beaucoup plus puissant que l'ordinateur central de

tremendous advances in computers and in information, for example, the ability to send an email. One could literally send an encyclopedia of information to Australia for less cost than sending a letter across town. We do not need to worry about information costs the way we used to. This is important in terms of keeping track of who owns what in the system.

Finally, we have concerns about security and about GMO crops and the issues of blending products together. I will not suggest to you that we should be afraid of these things; I am not. However, that does not mean that buyers are not worried. We have had loads rejected because GMO crops have been found in them. Starling corn concerns people because sometimes things can leak into the system in bulk. It is hard to keep crops completely clean over time. Similarly, there is an advantage to having traceability in the security sense. If there is a problem, one can trace it back through the container system and find out exactly where something entered the system.

This graph shows data from the port of Vancouver. These are containers filled in Canada for outbound shipment. Wood pulp and lumber are the two biggest products. Incidentally, we did not move lumber in containers 15 years ago. Lumber came into containers because containers became cheap. Now lumber is shipped in containers and I am told it will not go back to the other method of transportation. Waste paper is another of our products. Notice the lentils, peas, beans, soybeans and alfalfa hay; these numbers keep growing. There are over 1 million tonnes of agricultural products being shipped in containers today. It is a large and growing market."

This picture shows a container handling system for grain, literally having some kind of container loading system.

These pictures are from Australia; is that correct, Dr. Kosior?

Dr. Jake M. Kosior, as an individual: Some of them are from Australia. It is a conceptual model.

Mr. Prentice: Australia has already moved to loading grain and wheat in containers and shipping it to customers, although there are some issues with the marketing board wanting to control that process. It is easy to see how you can load a container, put it onto a double-stacked train and send it off to the port and onto a ship, as we do with many other products.

These are the advantages and disadvantages of containers. First, every container is a bin. The storage and transportation is combined. You can preserve the identity of the grain. You know exactly what you are getting when you load it. There is no handling damage. The product does not change from the time it is loaded until it is un-loaded. There are back-haul opportunities.

l'université où j'ai fait mes études de premier cycle. L'informatique et les technologies de l'information ont énormément progressé. Il suffit de citer l'exemple du courriel. Dorénavant, on peut littéralement envoyer le contenu d'une encyclopédie en Australie pour un coût inférieur à celui de l'affranchissement d'une lettre dans la même ville. Nous n'avons plus à nous préoccuper du coût de l'information comme c'était le cas auparavant. Cette information est importante pour suivre qui est propriétaire du grain qui se trouve dans le système.

Enfin, nous sommes préoccupés par la sécurité et par l'ensemble des questions de culture d'OGM et de mélange des produits. Je ne veux pas dire que nous devrions nous inquiéter de ces éléments. Ce n'est pas mon cas. Cela ne signifie toutefois pas que les acheteurs ne s'inquiètent pas. Nous avons eu des chargements de grains qui ont été refusés parce qu'on y avait détecté des OGM. Le maïs Starling soulève des inquiétudes parce qu'il peut y avoir des fuites dans le système de transport en vrac. Il est difficile d'isoler complètement les cultures dans le temps. De la même façon, il y a intérêt à assurer la traçabilité à des fins de sécurité. En cas de problème, il est possible de suivre le cheminement inverse dans le système de conteneurs pour déterminer à quel endroit exactement il peut y avoir eu contamination.

Ce graphique utilise les données du port de Vancouver. Il s'agit ici des conteneurs remplis au Canada pour être expédiés à l'étranger. Les deux produits qui viennent en tête de liste sont la pâte de bois et le bois d'œuvre. Sachez que, il y a 15 ans, le bois d'œuvre n'était jamais transporté en conteneurs. Les choses ont changé parce que ce mode de transport est devenu peu coûteux. On me dit qu'on ne reviendra pas à l'ancienne méthode de transport. Un des autres produits que nous expédions ainsi sont les déchets de papier. Vous remarquerez également les lentilles, les pois, les fèves, le soja et le foin de luzerne dont les chiffres ne cessent d'augmenter. Aujourd'hui, nous expédions plus d'un million de tonnes de produits agricoles dans des conteneurs. C'est un marché important qui ne cesse d'augmenter.

Vous voyez ici un système de manutention de conteneurs pour le grain, qui est en vérité un système de chargement de conteneurs.

Ces photos viennent d'Australie, si je ne me trompe pas. Est-ce exact, monsieur Kosior?

M. Jake M. Kosior, à titre personnel : Certaines viennent d'Australie. C'est un modèle conceptuel.

M. Prentice : L'Australie a déjà adopté le chargement des grains et du blé en conteneurs pour l'expédier à ses clients, même si le fait que l'Office de commercialisation veuille contrôler ce processus soulève quelques problèmes. Il est facile de voir comment on peut charger un conteneur, le mettre sur un wagon permettant l'empilage et l'acheminer au port, puis sur un navire, comme on le fait pour de nombreux autres produits.

Voici les avantages et les inconvénients de la manutention du grain conteneurisé. Tout d'abord, chaque conteneur est un bac. L'entreposage et le transport sont combinés. Vous pouvez protéger l'identité du grain. Vous savez exactement ce que vous obtenez quand vous le chargez. La manutention ne cause aucun dommage. Le produit ne change pas entre les moments où il est

All the containers going out can bring products back in. In our case in Western Canada, we can take advantage of back-haul container rates to ship at a lower cost. Finally, the opportunity for just-in-time logistics would lower inventory costs to the system.

There are some disadvantages to containers. Certainly, few loading facilities exist. We have an incumbent bulk-handling system that does not want to be replaced. There is a lack of foreign container handling equipment at some ports, though that is changing quickly. Last, we have the regulatory barriers, and that is what I am here to discuss.

Specifically, in terms of agriculture, the cabotage restrictions we have on containers increase the costs of repositioning containers. That means bringing a container into the Prairies to be loaded out. We also have an issue with the railway revenue cap, which was designed to protect farmers from excessive prices on bulk handling of grain, but they also pick up containers with that. There is no reason for us to protect any farmer from the price of containers, because the railways negotiate that with the shipping lines. The shipping lines really are the countervailing force against the railways for container cost.

Finally, we have new technology coming on board, the RFID tags, which will make regulatory enforcement a by-product of future security measures. We will know what is in every container the container's movement through the system.

Cabotage does have a negative impact. It raises the costs of container repositioning, as I have mentioned. It also means that it is not possible for us to have an organization that we see in the U.S. called non-vehicle-operating common carriers. These are people who work with the container lines to find loads for the containers. They lease the containers while they are using them and move them back toward the ports. They can do that because in the U.S. a container can go anywhere for 365 days, as long as it is moving on a U.S. train, truck or barge. In Canada we have restrictions, which my colleague will speak to.

There is a lost opportunity for domestic distribution. Again, my colleague will speak to that. There is also a lost opportunity in export markets.

chargé puis déchargé. Il y a des possibilités de retour. Tous les conteneurs partant peuvent ramener des produits. Dans l'Ouest du Canada, nous pouvons profiter des tarifs de transport de retour en conteneur pour expédier des marchandises à moindre coût. Enfin, les modalités de la livraison juste à temps pourraient permettre de réduire les coûts d'inventaire dans le système.

Les conteneurs présentent certains inconvénients. Il est évident qu'il n'y a que peu d'installations de chargement. Il y a en place un système de chargement en vrac qui ne veut pas se laisser remplacer. Certaines installations portuaires manquent d'équipement de manutention de conteneurs provenant de l'étranger, mais cela change rapidement. Enfin, il y a des entraves réglementaires, et c'est précisément ce dont je suis venu vous entretenir.

De façon plus précise, dans le domaine de l'agriculture, les restrictions touchant le cabotage que nous appliquons aux conteneurs font grimper les coûts de repositionnement des conteneurs. On entend par là le fait de ramener un conteneur dans les Prairies pour le charger. Le plafonnement des recettes des sociétés de chemin de fer, conçu au départ pour protéger les agriculteurs des prix excessifs de la manutention en vrac du grain, pose aussi problème parce qu'il a également des répercussions sur les conteneurs. Nous n'avons aucune raison de protéger un agriculteur contre les prix des conteneurs, parce que les compagnies de chemin de fer les négocient avec les compagnies de navigation. En réalité, ce sont les compagnies de navigation qui contrecarrent la tentation de hausser les coûts de transport des conteneurs que peuvent avoir des compagnies de chemin de fer.

Enfin, nous voyons apparaître une nouvelle technologie, celle des étiquettes d'identification par radiofréquence. Avec celle-ci, l'application des mesures réglementaires pourrait ne plus être qu'un simple sous-produit des mesures de sécurité qui seront adoptées à l'avenir. Nous saurons dorénavant ce qu'il y a dans tout conteneur se déplaçant dans le système.

Les règles sur le cabotage ont également des effets néfastes. Elles font grimper les coûts de repositionnement des conteneurs, comme je l'ai indiqué précédemment. Elles nous empêchent également de disposer d'un système comparable à celui que nous voyons aux États-Unis, que l'on appelle le recours au transport public utilisant des réseaux de transport autres que maritimes. Il s'agit d'entreprises qui travaillent avec celles assurant le transport des conteneurs pour ne les déplacer que remplis. Elles louent les conteneurs pendant qu'elles les utilisent et les ramènent au port. Elles ont le droit de procéder ainsi aux États-Unis parce qu'un conteneur peut se rendre n'importe où pendant 365 jours, pourvu qu'il soit transporté à bord d'un train, d'un camion ou d'une barge immatriculés aux États-Unis. Au Canada, nous sommes soumis dans ce domaine à des restrictions dont mon collègue va vous parler.

C'est là une occasion perdue pour la distribution à l'échelle nationale. C'est aussi un sujet dont mon collègue va vous entretenir. Il y a également des occasions perdues sur les marchés d'exportation.

My graduate student Eric Avido did a study looking at the impact of these higher repositioning costs on our export sales. We used a quantitative model to measure this impact using lentils as an export crop. We found that higher transportation costs reduce our sales by about \$10 million annually. That adds up quickly. Lentils are only a small fraction of the grain we ship. If we multiply that across our crops, there is a large opportunity loss, as well as an environmental opportunity cost. We have empty containers moving across the country, right past places that would use them, and then we must bring containers back in to load out, and of course we miss the distribution opportunity as well. We are burning more fuel than we need to in order to carry out our distribution in Canada.

People are always interested in the winners and losers of any policy change. Clearly, the winners will be the exporters who will get lower-cost containers and the farmers, who will have more opportunities for their export market, as well as lower costs. The railways will be winners because they can make better use of their equipment and earn more revenues. The port authorities will be winners because they will become more attractive to shipping lines, and maybe bring containers out of the U.S. The consumers would benefit perhaps from the lower distribution costs, and mostly, the interior regions of our country would be winners. At the ports of Montreal and Vancouver, there is no problem because the containers are right there. It is when you get inland to try to get a container that you have some difficulty.

There are potential losers. In my view, the people whose business it is to take goods that arrive by truck to be converted and put into containers — we call them “stuffers” — at the port would have less business because we would not move things by port in trucks; we would simply move the containers inland and load them at the site of the shipper. They would lose some business, although I do not think they would necessarily complain very much.

Last, we have the cheaters who flout the law. These laws are not well enforced. It is hard to say how much cheating goes on, but from my discussions with industry officials, I certainly know that some cheating occurs. If we change the system, some of the benefits they accrue today would be lost.

My view is that the Canadian cabotage policy for containers is penny-wise and pound foolish. The revenue collected on international containers cannot be very significant because certainly none of these containers that are coming in and going out are paying that duty anyway.

Un étudiant de second cycle qui m'assiste, Eric Avido, a étudié les répercussions de ces coûts de repositionnement plus élevés sur nos ventes à l'exportation. Nous avons mesuré ces effets sur une culture d'exportation, les lentilles, au moyen d'un modèle quantitatif. Nous avons constaté que les coûts de transport plus élevés diminuent nos ventes d'environ 10 millions de dollars par année. En additionnant de tels chiffres, on obtient rapidement un total astronomique. Les lentilles ne représentent qu'une faible partie des grains que nous expédions. Si nous multiplions ce résultat par le nombre de cultures différentes que nous pratiquons, cela représente d'importantes pertes de débouchés, et des coûts environnementaux. Nous avons des conteneurs vides qui traversent le pays, passant à côté d'endroits où nous pourrions les utiliser, et nous devons les ramener au point de départ pour les charger. Nous laissons ainsi également passer des possibilités de distribution. Nous consommons plus de carburant que nous n'en aurions besoin pour assurer la distribution de nos produits au Canada.

Les gens sont toujours désireux de savoir qui est avantagé et qui est désavantagé par une modification de la politique. Il est manifeste que les gagnants seront les exportateurs qui profiteront de coûts de transport des conteneurs plus faibles, et les agriculteurs qui disposeront de plus de possibilités pour rejoindre leurs marchés d'exportation, et qui bénéficieront aussi de coûts plus faibles. Les compagnies de chemin de fer pourront faire une meilleure utilisation de leur équipement et générer des recettes additionnelles. Les autorités portuaires seront aussi avantagées parce que leurs installations seront plus attrayantes pour les compagnies de navigation, et qu'elles attireront peut-être des conteneurs en dehors des États-Unis. Les consommateurs pourraient profiter de coûts de distribution plus faibles et, surtout, les régions intérieures de notre pays seront gagnantes. Il n'y a pas de problèmes aux ports de Montréal et de Vancouver, parce que les conteneurs sont là. C'est à l'intérieur des terres qu'il est parfois difficile d'en obtenir un.

Il y aura aussi probablement des perdants. À mon avis, les manutentionnaires qui transfèrent des marchandises arrivant au port par camion dans des conteneurs — nous les appelons parfois des « garnisseurs » — verraient leur volume d'activité diminuer parce que les marchandises ne seraient plus acheminées dans les ports par camion. Nous amènerions simplement les conteneurs à l'intérieur des terres pour les charger chez l'expéditeur. Ces « garnisseurs » verraient leur volume d'activité diminuer, mais je ne crois pas qu'ils se plaindraient nécessairement beaucoup.

Enfin, il y a les tricheurs qui contournent la loi. Ces lois ne sont pas appliquées de façon rigoureuse. Il est difficile de dire si la tricherie est très répandue, mais en me fiant à mes discussions avec des responsables de l'industrie, je sais avec certitude qu'il y en a. Si nous modifions le système, certains des avantages dont profitent aujourd'hui les tricheurs disparaîtront.

Je suis d'avis que la Politique canadienne sur le cabotage des conteneurs ne permet que des économies de bouts de chandelle. Les recettes collectées sur les conteneurs étrangers ne peuvent pas être très importantes parce qu'il est certain qu'aucun de ces conteneurs qui entrent au pays et en sortent ne paie de droits de douane de toute façon.

In terms of the enforcement costs, if we decided to enforce these regulations properly, that would be a very expensive exercise. I do not think we do very much in that regard.

The inefficiency and additional costs imposed on the industry by these regulations is widespread and significant. You do not hear many people complaining, principally because it is a small hurt on many different people, very widespread. Collectively, however, it is a big hurt and it is hidden. It just gets passed on in costs and in many cases people do not even know it is there.

My argument would be that the increased economic activity generated by a more relaxed container cabotage regime would create additional profits and economic activity that would more than offset any tax losses that might be incurred by the loss of revenue on customs collection. We need some kind of cost benefit analysis to look at this if you want to have a true answer to the question. Even without looking at it *ex ante*, evidence suggests that the change is in our interests and overdue.

Mr. Kosior: Thank you for inviting me today to present to you. I was introduced at the start, but presently I am the senior planner with the Department of Infrastructure and Transportation with the province of Manitoba. I have held this position for the last nine months. Prior to that, I was a private consultant at Supply Solutions International for six years. Prior to that, I worked with Mr. Prentice for eight years. I was his senior researcher at the University of Manitoba. That is the affiliation. Eric Avido also worked at the university, and like three Ps in a pod, we did this work together. Today, I am speaking as a private citizen. My employer felt it was very timely to speak on this topic and what it means for Western Canada.

Where Mr. Prentice left off on the conceptual side of things, I am going into the operations and details to show you how these laws affect certain operations that we looked at in terms of case studies.

Two things lead to the evolution and the growth of the container industry. First was the rise in global trade from relaxed trade laws. That is, NAFTA relaxation in the Asia-Pacific and the access to cheap manufacturing labour in Asian countries. The second was the development of container technology over the last 30 years.

The vessel you see in this photo is the *Regina Maersk*. She was christened in 1998 and was a state-of-the-art vessel at the time. It is 6,000 TEUs — three football fields long. You can see a tug boat in the corner; that is your reference point. In 2002, there were new vessels christened at 7,200 TEUs. The next generation, in 2004, was 9,000 TEUs. There were 11,000 TEU ships christened in 2005 and in 2007, there will be vessels at 11,000 TEUs. A TEU is a twenty-foot equivalent unit. The

Quant aux coûts d'application de la loi, si nous décidions d'appliquer ces règlements de façon rigoureuse, ce serait un exercice très coûteux. Je ne crois pas que nous fassions beaucoup dans ce domaine.

Les inefficiences et les coûts additionnels imposés à l'industrie par ces règlements sont répandus et importants. Vous n'entendez pas beaucoup de gens se plaindre, surtout parce qu'il s'agit d'un petit inconvénient pour un grand nombre de gens, très répandu. Toutefois, au niveau agrégé, les incidences sont lourdes et cachées. Elles sont tout simplement répercutées sur les coûts et, dans de nombreux cas, les gens ignorent tout simplement leur existence.

La thèse que je défends est que l'activité économique accrue découlant d'un régime de cabotage des conteneurs plus libéral générerait des profits et une activité économique additionnelle qui ferait plus que compenser toute perte d'impôt ou de taxe imputable à la diminution des recettes douanières. Nous devons procéder à une sorte d'analyse coûts-avantages de cette question si vous voulez une réponse valide à cette question. Même sans l'étudier *ex ante*, les éléments de preuve dont on dispose laissent entendre que ce type de changement serait à notre avantage et qu'il est grand temps d'y procéder.

M. Kosior : Je vous remercie de m'avoir invité aujourd'hui à vous faire cette présentation. Madame la présidente vous a donné mon nom au début, mais je dois ajouter que je suis actuellement planificateur principal au ministère des Infrastructures et des Transports du Manitoba. J'occupe ce poste depuis neuf mois. Avant, j'ai été pendant six ans consultant dans le secteur privé, chez Supply Solutions International. J'avais auparavant travaillé pendant huit ans avec M. Prentice en étant son chercheur principal à l'Université du Manitoba. Voilà le lien entre nous. Eric Avido a également travaillé à l'université et nous avons tous trois fait ce travail en étroite collaboration. Aujourd'hui, je m'adresse à vous à titre privé. Mon employeur est d'avis qu'il était très opportun de traiter de cette question et de sa signification pour l'Ouest du Canada.

M. Prentice s'étant arrêté au volet conceptuel du sujet, je vais traiter du fonctionnement concret et des détails pour vous montrer comment cette réglementation se répercute sur certaines activités que nous analysons dans des études de cas.

Deux éléments ont conduit à l'évolution et à la croissance du secteur des conteneurs. Tout d'abord, il y a eu l'augmentation du commerce mondial découlant de la libéralisation des lois sur le commerce. On pense en particulier à l'assouplissement des règles de l'ALENA dans la région de l'Asie et du Pacifique et à l'accès à la main-d'œuvre de fabrication à bon marché dans les pays d'Asie. Le second élément est le perfectionnement de la technologie des conteneurs au cours des 30 dernières années.

Le navire que vous voyez sur cette photo est le *Regina Maersk*. Il a été baptisé en 1998 et c'était à l'époque un navire à la toute pointe de la technologie. Il a une capacité de 6 000 conteneurs EVP, ce qui correspond à la longueur de trois terrains de football. Vous apercevez dans le coin un remorqueur qui vous permet de comparer sa taille. En 2002, on a assisté au baptême de nouveaux navires de 7 200 EVP. En 2004, les navires de la génération suivante faisaient 9 000 EVP et, en 2005, on a baptisé des navires

new containers are large, the equivalent to 20 stories high and 14 stories across. They are the same size as an ultra-large crew carrier. It is a very large ship. The container lines must fill these vessels. The majority of freight will come from the bulk side of things.

Over the last 20 years, material handling has evolved quite well. The terminal you see in the upper left corner of photograph is located in the port of Amsterdam. Typically, in the past, ships were handled with cranes from one side of the vessel. This is U-shaped so that it operates and handles the ship from both sides. The *NYK Apollo* is a 5,000 TEU vessel. It operates at 350 containers an hour. This terminal guarantees 250 containers an hour as a minimum market guarantee.

At inland ports, container handling is very fast and efficient and rivals that of bulk. The train you see on the bottom slide is a train that operates under contract by Union Pacific for American President Lines, a Chicago to Los Angeles run six times a day; 100 containers by 100 cars long is quite significant.

I will now address the regulations in question. The regulation under the Customs Act is 9801.10.01, whereby a container is limited to 30 days duty free status within Canada as an import item. From time to time, the customs agency sends out memos that explain the operation of some of these regulations and memo D3-1-5 allows one incidental move back toward the port from the point of origin. If it came in from Vancouver, it must go back through Vancouver. That is the literal interpretation of that memo. You can only allow one domestic move to bring it back to that point. I will talk about this later.

Next is memo D3-7-1, the Canadian post-audit system, whereby a company can apply for a pool operator status whereby it can maintain an inventory of containers within Canada for duty free status of 180 days. Although the time is longer, it still needs improvement.

Let us start with an example. You have an importer that is bringing in a container from Vancouver all the way to Toronto. The importer is unloading that container in Toronto. It is now empty and available for export use. Let us suppose that there is an export load scheduled in Saskatoon. For domestic goods moved in that foreign container from Toronto to Saskatoon, you are allowed one. The green line in this graph represents the unloading and the subsequent loading of the export load on its way to Vancouver. Memo D-3-1-5 states that it must be consistent and incidental to the direction from where the container came, so that is Vancouver; this is legal.

de 11 000 EVP. Il y en aura d'autres en 2007. L'EVP est l'équivalent vingt pieds. Les nouveaux navires porte-conteneurs sont énormes, d'une hauteur correspond à 20 étages et d'une largeur correspond à 14 étages. Ils ont la même taille que les transports de troupe ultragros. Ce sont de très gros navires. Les entreprises assurant le transport des conteneurs doivent remplir ces navires. L'essentiel de leur cargaison sera composé de marchandises en vrac.

Au cours des 20 dernières années, la manutention des matériaux a passablement évolué. Le terminal que vous voyez dans le coin supérieur gauche de la photo se trouve dans le port d'Amsterdam. Par le passé, les navires étaient le plus souvent chargés et déchargés au moyen de grues placées d'un côté du navire. Leur forme en U permettait de les utiliser d'un bord ou de l'autre du navire. Le *NYK Apollo* est un navire de 5 000 EVP. Il peut charger ou décharger 350 conteneurs à l'heure. Ce terminal garantit un minimum de 250 conteneurs à l'heure à ses clients.

Dans les ports intérieurs, la manutention de conteneurs est très rapide et très efficace et fait concurrence à la manutention des marchandises en vrac. Le train que vous voyez au bas de la diapositive est exploité à contrat par Union Pacific pour le compte d'American President Lines, qui assure une liaison Chicago-Los Angeles six fois par jour. Un train de 100 wagons transportant 10 conteneurs chaque, cela fait beaucoup de marchandises.

J'en viens maintenant à la réglementation en question. Le texte qui nous intéresse relève de l'application de la Loi sur les douanes et porte le numéro tarifaire 9801.10.01. Celui-ci limite à 30 jours la durée de séjour en franchise au Canada d'un article importé. À l'occasion, l'Agence des services frontaliers envoie des mémorandums pour expliquer les modalités d'application de la réglementation et le mémorandum D3-1-5 autorise un retour connexe au port à partir du point d'origine. Si le conteneur est arrivé par Vancouver, il doit repartir par Vancouver. C'est là l'interprétation littérale de ce mémorandum. Vous ne pouvez organiser qu'un seul déplacement intérieur pour le ramener à ce point. J'y reviendrai plus tard.

Vient ensuite le mémorandum D3-7-1, le système canadien de vérification *a posteriori*, en vertu duquel une entreprise peut demander le statut d'exploitant de conteneurs en commun qui l'autorise à conserver au Canada un inventaire de conteneurs en franchise pendant 180 jours. Si le délai est plus long, il doit néanmoins être amélioré.

Commençons en prenant un exemple. Un importateur fait venir des marchandises par conteneur de Vancouver à Toronto, où il les décharge. Le conteneur est maintenant vide et peut servir à exporter d'autres marchandises. Imaginons qu'un chargement à l'exportation soit prévu à Saskatoon. Pour transporter des marchandises canadiennes dans ce conteneur étranger de Toronto à Saskatoon, vous avez droit à un déplacement. La ligne verte sur ce graphique représente le déchargement et le chargement ultérieur des marchandises destinées à l'exportation en route pour Vancouver. Le mémorandum D-3-1-5 précise que l'itinéraire doit être conforme et connexe à la direction d'où le conteneur est venu. Si c'est bien Vancouver, la loi l'autorise.

Let us suppose we have another scenario. That same importer brings a container to Toronto and there is an export load in Calgary. Unfortunately, that carrier only has a load going to Winnipeg and, say, maybe there is a second one available, for instance, Winnipeg to Regina and Regina to Calgary. Finally, as the green arrow shows, that export load is picked up in Calgary going back out through Vancouver; that is illegal.

Senator Phalen: I ask the question why?

Mr. Kosior: That is the interpretation of the law. You are only allowed one.

Senator Munson: Who made that offer?

Mr. Kosior: Good question, senator. It is in the regulations. I have the actual regulation.

Senator Mercer: Somebody before us.

The Chairman: That is why we are studying containers.

Senator Tkachuk: We did not even know there was a law, let alone who framed the law.

Senator Phalen: I do not want to interrupt you, but why do you have the picture there? What happens to the person who uses more than the one mode and goes to the second and third mode? Are there tariffs?

Mr. Kosior: They could be subjected to fines; seizure of the container.

Mr. Prentice: They also must be caught.

Mr. Kosior: That is right. That is your cheaters.

Mr. Prentice: Again, we do not have evidence of that, but anecdotally we know that things go on.

Mr. Kosior: What about a few more examples?

Once again, the importer brings it into Toronto but let us say there is an export load again in Saskatoon. We have a domestic load Toronto to Saskatoon but say there is an export load available in Saskatoon but it is going over to Europe. The shipper wants to move it through the port of Montreal instead. That is illegal. You cannot do that because it is not consistent and incidental to the original port of entry.

This slide is from of the study that Dr. Prentice and I did just before I joined the Manitoba government. The red line shows Canadian Tire movement and the blue line represents Maple Leaf Foods out of Brandon. Maple Leaf ships a lot of frozen pork to Asia. Here we have two different operations that could combine and work together. The dotted lines represent the empty movements.

Prenons maintenant un autre scénario. Le même importateur fait venir un conteneur à Toronto et il a un chargement à exporter qui se trouve à Calgary. Malheureusement, le transporteur n'a qu'un chargement qui va à Winnipeg et, peut-être, un second entre Winnipeg et Calgary, en passant par Regina. Enfin, comme le montre la flèche verte, ce chargement à l'exportation est ramassé à Calgary sur la route de retour à Vancouver. Nous sommes là dans l'illégalité.

Le sénateur Phalen : Je me demande pourquoi?

M. Kosior : C'est l'interprétation de la loi. Vous n'avez le droit qu'à un transport.

Le sénateur Munson : Qui a proposé cela?

M. Kosior : Bonne question, monsieur le sénateur. Cela figure dans le règlement. J'ai le texte ici.

Le sénateur Mercer : Quelqu'un avant nous.

La présidente : C'est pourquoi nous étudions le problème des conteneurs.

Le sénateur Tkachuk : Nous ignorions même qu'il y avait une loi, et encore moins qui en est l'auteur.

Le sénateur Phalen : Je ne veux pas vous interrompre, mais pourquoi cette illustration se trouve-t-elle ici? Qu'arrive-t-il à la personne qui utilise plus d'un itinéraire et qui passe au second et au troisième? Des droits de douane s'appliquent-ils?

M. Kosior : Elle pourrait se voir imposer une amende, ou le conteneur pourrait être saisi.

M. Prentice : Il faut aussi qu'elle se fasse prendre,

M. Kosior : C'est exact. C'est là que sont vos tricheurs.

M. Prentice : Une fois encore, nous n'en avons pas de preuve, mais nous savons que cela se pratique.

M. Kosior : Permettez-moi de vous donner quelques exemples de plus?

Une fois encore, l'importateur fait venir le conteneur à Toronto et, encore une fois, il y a un chargement destiné à l'exportation à Saskatoon. Nous nous retrouvons donc avec un chargement canadien entre Toronto et Saskatoon mais les marchandises destinées à l'exportation qui se trouvent à Saskatoon partent vers l'Europe. L'expéditeur souhaite donc les acheminer par le port de Montréal. C'est illégal. Vous ne pouvez pas faire cela, parce que ce n'est pas cohérent et connexe en regard du point d'entrée au pays du conteneur.

Cette diapositive provient de l'étude que M. Prentice et moi avons réalisée juste avant que j'aille travailler au gouvernement du Manitoba. La ligne rouge montre le nombre de transports réalisés par Canadian Tire et la bleue celle de Maple Leaf Foods à partir de Brandon. Maple Leaf expédie de grandes quantités de porc congelé en Asie. Nous avons donc ici deux activités différentes qui, au niveau du transport, pourraient être combinées et fonctionner de pair. Les lignes pointillées montrent les transports à vide.

Would it not be nice if we could combine their operations and save on fuel and movement, thereby saving rail capacity? Would it not be great if you could move that container, even if it is empty, from Saskatoon back to Winnipeg and to Brandon by rail and truck? However, that is illegal. You cannot backpedal from Saskatoon to Winnipeg.

Let us take a seafood example with Canadian Tire taking a container from Toronto, moving their own goods up to St. John's and bringing it back empty. The blue dot represents a refrigerated container. A seafood exporter could pull an empty container out of Halifax, move it up to St. John's, and then it would go off to Toronto.

That is the way it has to be done now. The dotted lines represent the empty movements. You can see wasted capacity and wasted space, which is very inefficient. If container laws were changed where one could complement the other, the operation could be nice and smooth.

In the Maple Leaf example I calculated 650 litres of fuel saved. In this example, because it moves by truck, you save 1,700 litres of fuel. Why can we not do that? If the container came in from Vancouver and went to Toronto, the movement from Toronto to St. John's and back is considered backpedalling again and is not technically allowed under the law.

This slide illustrates what the federal government is aspiring to, the Asia Pacific Gateway Initiative. They are putting \$591 million into infrastructure improvements for the West. This is the vision.

In 1997, Dr. Prentice and I were in Edmonton for a research forum. I proposed that we turn Prince Rupert into a container port. I was almost laughed out of the room, but 10 years later that is exactly what is happening.

This slide illustrates that CN's target traffic is not north Canadian traffic; it is L.A. traffic. The American ports are getting quite plugged up so they want to get hold of that traffic. The Prince Rupert-northern China route is actually three days closer to the American and Canadian heartland than is Los Angeles. There is a tremendous opportunity for Canada, particularly Western Canada. Winnipeg is definitely the branch point which provides opportunity for Manitoba.

U.S. container cabotage laws allow 365 days. It can be duty free with any amount of movement anywhere in the States, and it does not have to exit the States at the port where it entered. They allow unfettered movement. You can move domestic freight. Any

N'aurions-nous pas avantage à combiner leurs activités et à économiser en carburant et en déplacements, réduisant en même temps la capacité de transport ferroviaire nécessaire? N'aurions-nous pas avantage à transporter ce conteneur, même vide, de Saskatoon à Winnipeg et à Brandon par rail et par route? Toutefois, c'est illégal. Vous ne pouvez pas faire marche arrière de Saskatoon à Winnipeg.

Prenons un autre exemple combinant des transports de fruits de mer et de marchandises de Canadian Tire. Ce dernier achemine un conteneur de Toronto à St. John's pour y livrer ses propres marchandises et le fait revenir à vide. Le point bleu désigne un conteneur réfrigéré. Un exportateur de fruits de mer pourrait faire venir un conteneur vide de Halifax, l'amener à St. John's, et de là le diriger vers Toronto.

C'est la façon dont il faut procéder pour l'instant. Les lignes pointillées représentent les transports à vide. Vous pouvez constater la capacité et l'espace qui sont gaspillés, ce qui est très inefficace. Si la réglementation sur les conteneurs était modifiée, les deux types de transport pourraient se compléter et l'opération se dérouler en douceur.

Dans l'exemple de Maple Leaf, j'ai calculé une économie de 650 litres de carburant. Dans cet exemple, parce que les marchandises sont transportées par camion, vous économisez 1 700 litres de carburant. Pourquoi ne pouvons-nous pas faire ces économies? Si le conteneur vient de Vancouver et que sa destination est Toronto, son déplacement de Toronto à St. John's, aller-retour, est là encore considéré comme une marche arrière et n'est pas techniquement autorisé par la législation.

Cette diapositive montre ce que le gouvernement fédéral veut faire dans el cadre de l'Initiative de la porte d'entrée Asie-Pacifique. Il investit 591 millions de dollars pour améliorer les infrastructures dans l'Ouest. C'est la vision qu'il a de l'avenir.

En 1997, M. Prentice et moi nous trouvions à Edmonton pour assister à un forum de chercheurs. J'ai alors proposé que nous transformions Prince Rupert en port de conteneurs. Toute la salle a alors ri de moi, mais c'est exactement ce qui se produit dix ans plus tard.

Cette diapositive montre que le trafic marchandise qui intéresse le CN n'est pas celui à destination du nord du Canada, mais bien de Los Angeles. Les ports américains commencent à être très occupés et le CN veut donc une partie de ce trafic marchandise. La route maritime reliant le nord de la Chine à Prince Rupert permet d'atteindre l'intérieur des États-Unis et du Canada en trois jours de moins qu'à partir de Los Angeles. C'est là une occasion très importante pour le Canada, en particulier pour l'Ouest du pays. Winnipeg est manifestement le point de bifurcation qui offre des possibilités à l'économie du Manitoba.

La législation américaine sur le cabotage des conteneurs leur permet de circuler en franchise pendant 365 jours. Leurs déplacements pendant cette période ne sont pas limités aux États-Unis, et ils ne sont pas tenus de quitter les États-Unis par

amount of zigzag motion needed in order to pay for that freight is allowed in order to reduce the empty miles.

On the post audit system, let us have it so that we can include any domestic carrier with non-vessel operating common carriers, to which Dr. Prentice referred. A good example would be a web-based load broker or equipment broker, a person who does not own the equipment but is like a travel agent. They do the buying, selling, and provisioning of equipment for carriers.

Bring Canadian regulations in line with NAFTA. When we looked at the regulations, we saw that NAFTA considers marine containers on the same level as a pallet or a truck body. It is just a steel package, because it adds no value to the goods in it. They consider it a duty free item, even though it can cross borders. If NAFTA is in the spirit of that, our laws are a little behind in that case.

With regard to anticipated benefits, I have already said that we would save on empty movements. Reduced emissions would help us meet the Kyoto Protocol. With no empty movements you increase rail capacity. Many other countries are moving toward relaxed cabotage as a no-money-down way of increasing transportation capacity.

On capital retention, Canadian Tire and CN went overseas to procure their domestic containers because it is cheaper to buy a 53-foot container in Shanghai, China, ship it here and pay the duty than it is to buy one from a Canadian manufacturer. However, if they were allowed to use foreign containers for their movements, to work with a container line, they would not have to buy all those containers overseas. That is capital retention, which could go back to Canadian shareholders.

A revamped rate structure is important to Western Canada and shippers. CN did mention that if these laws were changed, it would change the way things operate, the way containers move. Traffic flow would change. Along with that, revamped rate structures could lead to much lower rates for Western agricultural shippers. It goes without saying that increased rail capacity reduces congestion. It results not only in an improved system, but also in labour efficiency. You are not spending a lot of money and wasting time, labour and effort on moving empty cars all over the place.

leur port d'arrivée. Cela permet des déplacements sans entrave. Vous pouvez utiliser ces conteneurs pour procéder à des expéditions locales. Vous pouvez faire faire à ces conteneurs tous les zigzags nécessaires pour couvrir leurs coûts d'utilisation tout ne réduisant le nombre de milles parcourus à vide.

Avec le système de vérification postérieure, intégrons cela de façon à pouvoir inclure tout transport intérieur avec des transports publics utilisant des réseaux de transport autre que maritime, dont M. Prentice vient de parler. Un bon exemple serait un courtier en chargement ou en équipement travaillent sur Internet, soit une personne qui n'est pas propriétaire de l'équipement mais qui agit comme un agent de voyage. Il procède à l'achat, à la vente et à la fourniture d'équipement aux transporteurs.

Rendons la réglementation canadienne conforme aux dispositions de l'ALENA. Quand nous examinons la réglementation, nous voyons que l'ALENA traite un conteneur maritime de la même façon qu'une palette ou une benne de camion. Il s'agit simplement d'un contenant en acier, parce qu'il ne confère aucune valeur aux biens qui s'y trouvent. C'est donc pour l'ALENA un article en franchise, même s'il peut franchir des frontières. Si la réglementation de l'ALENA va dans ce sens, notre législation a un peu de retard dans ce cas-ci.

En ce qui concerne les avantages anticipés, j'ai déjà indiqué que nous réaliserions des économies sur les transports à vide. La réduction des émissions nous aiderait également à atteindre les objectifs du Protocole de Kyoto. En éliminant les transports à vide, on accroît la capacité de transport ferroviaire. De nombreux autres pays adoptent une réglementation assouplie en matière de cabotage pour accroître leur capacité de transport sans avoir à investir.

Quant au maintien des investissements au Canada, il faut savoir que Canadian Tire et le CN sont allés à l'étranger pour acheter leurs conteneurs destinés au marché national parce qu'il est moins coûteux d'acheter un conteneur de 53 pieds à Shanghai, en Chine, de l'expédier ici et d'acquitter les droits que d'en acheter un auprès d'un fabricant canadien. Toutefois, s'ils étaient autorisés à utiliser des conteneurs étrangers pour leurs transports, pour collaborer avec des sociétés de transport par conteneurs, ils n'auraient pas à acheter tous ces conteneurs à l'étranger. C'est là une façon de maintenir les capitaux au Canada, dont pourraient profiter les actionnaires canadiens.

Il est important pour l'Ouest du pays, et pour les expéditeurs, de nous doter d'une structure tarifaire améliorée. Le CN a indiqué que si cette réglementation était changée, cela modifierait le mode de fonctionnement, la façon dont les conteneurs sont déplacés. Les flux de circulation pourraient être modifiés. De plus, des structures tarifaires améliorées pourraient entraîner des taux de transport beaucoup plus faibles pour les expéditeurs de produits agricoles de l'Ouest. Il va sans dire qu'une augmentation de la capacité de transport ferroviaire réduit la congestion. Tout cela se traduit non seulement par une amélioration des systèmes, mais également par une plus grande efficacité de la main-d'œuvre. Vous ne dépensez plus d'argent ni ne gaspillez de temps, de main-d'œuvre et d'efforts à déplacer des wagons vides un peu partout.

I will conclude there and we will take your questions.

The Chairman: Thank you very much for your presentation.

In the 2005 report by Supply Chain Solutions International and the University of Manitoba Transport Institute, one proposal was to relax cabotage rules. The assumption behind the recommendation is that such an initiative could improve capacity and reduce fuel consumption in the intermodal system. What do you think could be the overall impact of freeing up capacity for Canadian shippers?

Mr. Prentice: Transportation is a derived demand. Whatever we have in terms of demand for transportation equipment is based on the flow. Clearly, if you can reduce the cost of transportation, people will ship more, so I can see it only as being positive. I am not sure we have the ability to put a hard number on how many containers would move, but we can certainly say that we will move in the right direction, that we will see more efficiency and better economics for all industries in shipping.

Mr. Kosior: The study you referred to was a case study analysis on what it would mean for one particular company. You are talking about network-level savings. We did calculate, for the western case, 650 litres, and in the eastern case, 1,700 litres of fuel savings. We recommended a network-level study beyond what we did, and I believe that is being done now by Transport Canada. I do not know whether that study is available yet, but I can put you in contact with the gentleman who is in charge of it.

That would involve looking at domestic freight east-west, container freight east-west, growth forecasting and so on. You would have to include in that rates, elasticity of demand for rates, et cetera.

These issues are a little more sophisticated than that. We will most likely have to wait for the outcome of that study and go beyond that.

The Chairman: Based on your studies, a positive consequence of relaxing Canada Customs regulations in Canada would be on the environmental front. You suggested that the environmental impact of container transportation would be reduced with more liberal customs rules.

The main reason behind my interpretation is your conviction, I suppose, that repositioning empty containers would be unnecessary in order to avoid customs duties if new rules are applied.

Could you provide us with concrete examples regarding the impact of new customs rules on our environment? What will the effect be on the reduction of emissions?

J'en ai terminé et je répondrai maintenant à vos questions.

La présidente : Merci beaucoup de votre présentation.

Dans le rapport de 2005 produit par Supply Chain Solutions International et le University of Manitoba Transport Institute, l'une des propositions visait à assouplir les règles sur le cabotage. L'hypothèse sous-tendant cette recommandation est qu'une telle initiative pourrait améliorer la capacité et réduire la consommation de carburant dans le système intermodal. Que pensez-vous de l'effet d'ensemble de la libération de capacités additionnelles pour les expéditeurs canadiens?

M. Prentice : La demande dans le secteur du transport est une demande dérivée. Quelle que soit la demande d'équipement de transport, elle est fonction de la densité de la circulation. Il est évident que si vous pouvez réduire les coûts de transport, les gens expédieront davantage de produits. À mes yeux, le résultat est uniquement favorable. Je ne suis pas certain que nous soyons en mesure de chiffrer le nombre de conteneurs que nous pourrions déplacer, mais nous pouvons certainement affirmer que ce serait aller dans la bonne direction, que cela nous permettrait d'obtenir plus d'efficacités et que tous les secteurs d'activités qui procèdent à des expéditions en profiteraient.

M. Kosior : L'étude à laquelle vous faites allusion était une étude de cas pour tenter de déterminer les répercussions éventuelles sur une entreprise précise. Nous parlons d'économies au niveau d'un réseau. Nous avons calculé, pour l'Ouest, des économies de 650 litres de carburant et de 1 700 litres dans l'Est. Nous avons recommandé qu'on réalise une étude au niveau du réseau, allant plus loin que celle que nous avons faite, et je crois savoir que c'est ce que fait actuellement Transports Canada. Je ne sais pas si cette étude est déjà disponible, mais je peux vous donner les coordonnées de la personne qui en est responsable.

Une telle étude supposerait de se pencher sur la circulation de marchandise au pays entre l'Est et l'Ouest, sur celle des marchandises transportées en conteneurs entre les deux régions, sur les prévisions de croissance, etc. L'étude devrait traiter des taux, de l'élasticité de la demande pour les taux, etc.

Ces questions sont un peu plus complexes que cela. Nous devrions probablement attendre les résultats de cette étude et pousser plus loin ensuite.

La présidente : D'après vos études, l'environnement profiterait de l'assouplissement de la réglementation douanière du Canada. Vous avez laissé entendre que les répercussions environnementales du transport de conteneurs seraient diminuées avec des règles douanières plus libérales.

Mon interprétation s'appuie, j'imagine, sur la conviction que vous avez que le repositionnement des conteneurs vides serait inutile pour éviter de devoir acquitter des droits de douane si les nouvelles règles sont appliquées.

Pourriez-vous nous donner des exemples concrets concernant les répercussions de nouvelles règles douanières sur notre environnement? Quels seraient leurs effets sur la réduction des émissions?

Mr. Prentice: This is an empirical question. We do not have the numbers because we have not completed that research. We have completed specific case studies where we looked at fuel savings without duplicating moves and repositioning empty containers. For example, we see empty containers moving through the Prairies towards Vancouver, and at the same time we have truckloads of products moving off the Prairies going to Vancouver to be loaded into these containers. At the same time, if you avoid additional trucking or rail moves, you will reduce emissions. It is axiomatic that will happen. Again, how much it will be reduced is an empirical question, but we know it is positive and heading in the right direction.

Mr. Kosior: There were some examples provided in the study we completed. With that were actual spreadsheet models for the case studies. In one case study, we calculated on the fuel savings. You can then take that and relate it to so many tonnes of emissions.

I think your interest is with respect to the total amount of reduction across Canada from these effects. That can be calculated, but that is involved in the study presently underway.

We can provide you the actual figures from each individual case study. I calculated 1,700 litres of fuel for that Toronto to St. John's trip. If we multiply that over X amount of moves the tonnage would be significant.

Senator Tkachuk: Do the railroads own the containers or do the companies that bring in the product own the containers. Who owns the containers in Canada?

Mr. Prentice: The international containers are owned by the shipping lines, although there are pool operators that lease containers as well. However, most containers are owned by lines such as NYK or OCL.

You will also see containers with the name of a trucking company written on the side of it, such as Yankee or some other name. CN has its own containers, but they are used for domestic moves only. They do not go overseas, and there is a reason for that. The containers moving internationally are standardized at 20 feet and 40 feet in order to fit into the cells of the ship and to get around narrow cities accessing Europe and other places. In North America, we have longer truck bodies measuring 53 feet. The difference, of course, of 13 feet extra capacity is not more weight but more bulk. Many of our products bulk out first; therefore, it is important for shippers to be able to use some of these bigger boxes.

To some degree we will see activity at the port converting goods from international containers to domestic containers. The reason for this is because three 40-foot containers will fit into two

M. Prentice : C'est une question empirique. Nous n'avons pas de chiffres parce que nous n'avons pas terminé cette recherche. Nous avons procédé à des études de cas précises dans le cadre desquelles nous avons étudié les économies de carburant, sans doubler les déplacements et repositionner des conteneurs vides. C'est ainsi que nous voyons des conteneurs vides franchir les Prairies pour se rendre à Vancouver, et que nous avons en même temps des chargements de produits transportés par camion à partir des Prairies vers Vancouver pour y être chargés dans ces conteneurs. Si vous parvenez à réduire en même temps le volume de transport additionnel par camion ou par rail, vous allez réduire les émissions. Il est évident que c'est ce qui va se produire. Quant à préciser le volume de réduction, il s'agit là d'une question de nature empirique, mais nous savons qu'il est réel et qu'il va dans la bonne direction.

M. Kosior : L'étude que nous venons de terminer donne quelques exemples. Elle comporte des modèles réels sous forme de tableaux pour les études de cas. Pour l'une, nous avons calculé les économies de carburant. Vous pouvez utiliser ces économies pour aboutir au nombre de tonnes d'émissions.

Je comprends que vous vous intéressiez au montant total des réductions d'émissions dans l'ensemble du pays découlant d'éventuelles nouvelles règles. Il est possible de le calculer et c'est ce que fait l'étude en cours de réalisation.

Nous pouvons vous fournir les chiffres réels pour chaque étude de cas. J'ai calculé 1 700 litres de carburant pour un voyage de Toronto à St. John's. Si nous multiplions ce chiffre par le nombre de transports, le tonnage obtenu sera important.

Le sénateur Tkachuk : À qui appartiennent les conteneurs au Canada? Sont-ils la propriété des compagnies de chemin de fer ou des entreprises qui amènent les produits?

M. Prentice : Les conteneurs étrangers appartiennent aux compagnies de navigation, mais il y a aussi des exploitants de conteneurs en commun qui louent des conteneurs. Toutefois, la plupart des conteneurs appartiennent à des compagnies de navigation, comme NYK ou OCL.

Vous verrez également des conteneurs sur lesquels est inscrit le nom d'une entreprise de camionnage, comme Yankee, ou d'autres noms. Le CN a ses propres conteneurs, mais ils sont utilisés uniquement pour les transports à l'intérieur du pays. Ils ne vont pas à l'étranger et il y a une bonne raison à cela. Les conteneurs utilisés sur les lignes internationales sont normalisés à 20 et à 40 pieds pour s'adapter aux cales des navires et pour pouvoir les manœuvrer dans les villes aux rues étroites que l'on trouve en Europe et ailleurs dans le monde. En Amérique du Nord, nous avons des bennes de camion plus longues atteignant 53 pieds. La caractéristique la plus intéressante conférée par la capacité additionnelle due à ses 13 pieds n'est pas le poids mais le volume de marchandises en vrac. Nombre de nos produits sont transportés en vrac au début et il est donc important pour les expéditeurs de pouvoir utiliser certains de ces contenants plus gros.

Nous allons voir, dans une certaine mesure, des entreprises faire passer les marchandises de conteneurs étrangers dans des conteneurs locaux. Il se trouve en effet que le contenu de trois

53-foot containers and be moved inland. There are economics in doing it that way. There are a range of people who own containers, but all the export or international ones are owned offshore.

Senator Tkachuk: Are those the ones restricted by the cabotage rules? Are there no restrictions on what domestic containers carry or when?

Mr. Prentice: No.

Senator Tkachuk: Does the domestic owner of a container benefit by restricting the number of international containers running around in the country that may be taking away business from his containers?

Mr. Prentice: That could be a possible interpretation. The other possible interpretation is that the railway does not make any money on containers; it makes money on moving goods. Whether the containers belong to them, which they have to pay for and finance, or they belong to someone else, my argument is they would be making more money using someone else's equipment rather than their own. When we talk to the railway companies, they do not seem very concerned about this issue. They would be happy to use someone else's equipment. The only restriction is it may not be 100 per cent as a result of the issue of bulk and the desire for the larger containers. We will continue seeing them used in any event.

Senator Tkachuk: How does that work? When Wal-Mart or Canadian Tire hauls in a product that heads down to Toronto and then it returns to port to meet the 180-day restriction, do they pay for that container's return costs?

Mr. Prentice: My understanding is it is an agreement between the railway and the ocean container line as to what the railway pays to take the container back empty. I do not believe it is the shipper.

Mr. Kosior: No, it is an agreement between the two carriers; it is not free.

Senator Tkachuk: I think we are all struggling to realize the advantage of having 180 days rather than 365 days. Is there any logical explanation for that 180-day rule?

Mr. Prentice: No one has ever explained to me why they chose 180 days. My guess is it was considered to be an ample amount of time. I think the issue is not so much the time in the country as it is the ability to move the container around in the country freely. I think those are the restrictions that are more binding and hurtful than the actual absolute days. After all, the container shipping lines want their equipment back as well, so they do not want their containers floating around forever in North America. They want

conteneurs de 40 pieds permet de remplir deux conteneurs de 53 pieds pour transporter les marchandises vers l'intérieur des terres. C'est là une solution économique. Toute une gamme de gens sont propriétaires de conteneurs, mais ceux qui servent à l'exportation ou au commerce international appartiennent toujours à des étrangers.

Le sénateur Tkachuk : Il s'agit là de ceux dont les déplacements sont limités par les règles sur le cabotage? Les conteneurs servant au transport intérieur ne sont-ils soumis à aucune restriction concernant ce qu'ils transportent ou quand?

M. Prentice : Non.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que le propriétaire canadien d'un conteneur retire des avantages des restrictions imposées aux conteneurs étrangers circulant dans le pays qui pourraient autrement le priver d'un volume d'affaires?

M. Prentice : C'est là une interprétation possible. L'autre est que la compagnie de chemin de fer ne fait pas d'argent sur les conteneurs, mais sur les marchandises qu'elle transporte. Que les conteneurs lui appartiennent, et qu'elle doive alors les payer et les financer, ou qu'ils appartiennent à quelqu'un d'autre, je prétends qu'elle ferait plus d'argent en utilisant l'équipement de quelqu'un d'autre ou lieu du sien. Quand nous en avons parlé aux représentants des compagnies de chemin de fer, ils n'ont pas paru très préoccupés par cette question. Ils seraient ravis d'utiliser l'équipement de quelqu'un d'autre. La seule restriction est que ce résultat n'est peut-être pas imputable en totalité au commerce en vrac et à la volonté d'utiliser des conteneurs plus gros. Nous continuerons de toute façon à les voir utiliser.

Le sénateur Tkachuk : Comment cela fonctionne-t-il? Quand Wal-Mart ou Canadian Tire font venir un produit par conteneur jusqu'à Toronto puis renvoie ce dernier au port pour respecter la restriction de 180 jours, paient-ils le coût du retour du conteneur?

M. Prentice : Je crois savoir qu'il y a une entente entre les compagnies de chemin de fer et les sociétés océaniques de transport par conteneur précisant ce que paie la compagnie de chemin de fer pour ramener le conteneur vide. Je ne crois pas que cela soit à la charge de l'expéditeur.

M. Kosior : Non, c'est une entente entre deux transporteurs; ce n'est pas gratuit.

Le sénateur Tkachuk : Je crois que nous nous efforçons tous de saisir l'avantage d'un délai de 180 jours au lieu de 365 jours. Y a-t-il une explication logique à cette règle de 180 jours?

M. Prentice : Personne ne m'a jamais expliqué pourquoi c'est le seuil de 180 jours qui a été choisi. J'imagine qu'on a estimé que cela laissait suffisamment de temps. Je crois que la question n'est pas tant la durée pendant laquelle le conteneur peut rester au pays mais sa capacité à se déplacer librement à l'intérieur du pays. Je suis d'avis que ces restrictions sont plus contraignantes et plus pénalisantes que le nombre de jours en soi. Après tout, les sociétés de transport maritime par conteneurs veulent également récupérer

to see them back on the ships to make money for them, even though they will make some lease money.

Senator Tkachuk: How were the restrictions on what they carry back, when and in what routes decided? Are they decided by regulation as well? If so, what is the point of having those regulations in the first place?

Mr. Prentice: We have regulations on cabotage of trucking as well as on other modes of transportation. Some of them do not make a whole lot of sense.

In the case of containers, I think it was more a matter of at the time they were put in place; they thought it was appropriate to protect Canadian industry. That could have been the reason. The notion that only one shipment is allowed on the way to a port consistent with the way it is going is similar to the way the trucking cabotage regulations work. My guess is — and, again, I am speculating — is that they simply took the trucking-type regulations and applied them to containers as well.

Senator Tkachuk: I am intrigued by pulse crops loaded into containers. Do you see the day that regular number 1 wheat will be containerized and moved to ports?

Mr. Prentice: I have had an ongoing battle of the minds with the Canadian Wheat Board on this issue. I have been arguing for many years that this is what we should be doing in order to increase the value of farmer returns. As you may be aware, the quality of wheat changes depending on the soils and the climatic conditions across the Prairies. The same variety grown in Manitoba yields a different quality in Alberta. We have the ability to benefit from that if we market it smartly and brand name our wheat. My view is that containers would allow us the ability to literally have brand names for wheat and package it that way. The best example I can give is the Australians, who have allowed shippers to use containers for grain. They found a tremendous surge in the use of containers for shipping grain to Asian countries, so much so that the Australian Wheat Board became quite upset and finally regulated and closed down the amount they could ship. Part of the reason was that the shippers on the other end like to receive smaller container loads. It was easier for them to finance and interest rates in developing countries can be very high. There might be a pull on the marketing side as well.

The Canadian Wheat Board does fill some containers with grain. Some receiving countries want the grain in containers. A miller in Hong Kong for a long time has no capacity or space for receiving big shipments. They receive grain in containers but they move it in bulk all the way to the coast and then fill the containers at the coast and then out they go.

leur équipement, et elles ne veulent donc pas qu'il se promène indéfiniment dans toute l'Amérique du Nord. Elles veulent le récupérer à bord du navire pour le rentabiliser, même si elles font un peu d'argent en les louant.

Le sénateur Tkachuk : Quelles sont les restrictions qui s'imposent au voyage de retour, à son moment et à l'itinéraire choisi? Sont-elles aussi le fait de la réglementation? Si c'est le cas, quel intérêt offre ces règlements?

M. Prentice : Nous avons des règlements sur le cabotage par camion ainsi que pour d'autres modes de transports. Certains de ces règlements ne semblent pas très logiques.

Dans le cas des conteneurs, je crois que c'était une question plus d'actualité à l'époque où la réglementation a été adoptée. Les auteurs devaient juger utile de protéger l'industrie canadienne. Il se peut que cela ait été leur justification. Le fait de n'autoriser qu'une expédition pour le retour au port en utilisant un itinéraire cohérent avec celui de l'aller se rapproche du mode de fonctionnement de la réglementation sur le cabotage dans l'industrie du camionnage. J'imagine, et là encore, je ne fais qu'imaginer, qu'ils se sont contentés d'examiner la réglementation s'appliquant au camionnage et qu'ils l'ont également appliquée aux conteneurs.

Le sénateur Tkachuk : Je suis intrigué par les légumineuses transportées dans des conteneurs. Entrevoyez-vous le jour où du blé ordinaire n° 1 sera transporté par conteneurs jusqu'aux ports?

M. Prentice : Je suis en désaccord sur ce sujet avec la Commission canadienne du blé. Je prétends depuis plusieurs années que c'est ce que nous devrions faire pour accroître la valeur des rendements des agriculteurs. Comme vous le savez peut-être, la qualité du blé varie en fonction du sol et des conditions climatiques dans les Prairies. La même variété cultivée au Manitoba donne une qualité différente de ce qu'elle est en Alberta. Nous aurions la possibilité d'en profiter si nous commercialisons le blé de façon intelligente et si nous attachions une marque de commerce à notre blé. Je suis d'avis que les conteneurs nous permettraient littéralement de faire le marquage du blé et de l'emballer de cette façon. Le meilleur exemple que je peux vous donner est celui des Australiens, qui ont autorisé les expéditeurs à transporter le grain dans des conteneurs. Ils ont observé une forte hausse de l'utilisation des conteneurs pour expédier les grains vers les pays asiatiques, à tel point que la Commission australienne du blé n'a pas aimé la nouvelle situation et a fini par imposer un règlement réduisant les quantités pouvant être expédiées. Cela s'explique en partie par le fait que les expéditeurs à l'autre bout de la chaîne aiment recevoir des chargements plus petits en conteneurs. Ils sont plus faciles pour eux à financer et les taux d'intérêts dans les pays en développement peuvent être très élevés. Il peut donc y avoir un attrait du côté marketing également.

La Commission canadienne du blé remplit certains conteneurs de grain. Certains pays qui achètent notre grain le veulent en conteneurs. Une minoterie située à Hong Kong n'a pas souvent la capacité ou l'espace pour recevoir de grosses expéditions. Le grain est transporté en vrac jusqu'à la côte où il est transvasé dans des conteneurs avant de prendre la mer.

Senator Tkachuk: It seems to me that the day will come when a farmer will load his grain directly into a container or an inland terminal of some sort, bypass the elevator, work through an agent, and ship the grain directly to the market. To an orderly marketing person that might seem chaotic but as a market person I think would be highly efficient. How can we make that happen with the Canadian Wheat Board?

Mr. Prentice: We have had a battle of the wits over this issue. I noticed that the Wheat Board is becoming a little more open to the idea of using containers. They have actually talked to me a bit about this. Since there is a pending change in the Wheat Board and where they have no assets, containers would be the ideal way for them to go. In that way they might be able to survive best by moving grain in containers. The real point comes down to Canadians and our products. We have to face generic exports from Ukraine, Argentina and many other places. We have very good quality wheat but I do not see that we have truly maximized the value of it by looking at its inherent qualities and trying to find specialized markets. A well-known example is Warburton's which wants only a few specific varieties of wheat and only from the specific area of Manitoba and Saskatchewan. Warburton's pays a happy premium for that wheat because they get just what they want. That could be replicated and containers would allow us to do that in a better way. My view is that we should do it that way.

Senator Phalen: In your first diagram, you showed us the farm storage and in the second diagram, you showed us a container loaded for storage. You are saying then that you will eliminate farm storage. Will the container be right on the farm to accommodate that storage?

Mr. Prentice: We do not have the ability to do this now so we have not explored all the possibilities. Logically, farmers do not get paid for the storage as soon as they sell the grain; the storage is waste. Why would they not be better off to have containers come and use them right after harvest when you have to protect your crop, when the grain leaves, off goes the storage too. It would make sense.

Senator Phalen: They could have a container facility.

Mr. Prentice: Equipment has been developed independently to move containers around on farms. My guess is that farmers could have the storage because they still need a certain amount of storage to aerate and condition the crop. You cannot ship grain if it is not fit. Certainly, in years when we have a very large harvest,

Le sénateur Tkachuk : Il me semble que le jour viendra rapidement où nous verrons un agriculteur charger directement son grain dans un conteneur où dans un terminal terrestre de quelque nature que ce soit, laissant de côté le silo, collaborer avec un agent et expédier son grain directement sur le marché. Cela peut paraître chaotique pour quelqu'un travaillant dans le domaine du marketing, mais cela me paraît très efficace pour un spécialiste du marché. Comment pouvons-nous en arriver là avec la Commission canadienne du blé?

M. Prentice : C'est un sujet avec lequel nous avons joué au plus fin. J'ai remarqué que la Commission canadienne du blé fait preuve d'un peu plus d'ouverture à l'idée d'utiliser des conteneurs. En vérité, ils m'en ont parlé un peu. Comme des modifications sont en cours à la Commission canadienne du blé et comme ils n'ont aucun actif, les conteneurs constitueraient une solution idéale pour eux. De cette façon, leurs chances de survie seraient meilleures en transportant le grain en conteneurs. Cela concerne nos produits et c'est aux Canadiens de trancher. Nous devons faire face aux exportations génériques en provenant d'Ukraine, d'Argentine et de nombreux autres pays. Nous avons un blé de très bonne qualité mais il ne me semble pas que nous ayons maximisé sa valeur en étudiant ses qualités inhérentes et en essayant de trouver des marchés spécialisés. Un exemple connu en la matière est celui de Warburton qui ne veut que quelques variétés précises de blé, provenant de régions spécifiques du Manitoba et de la Saskatchewan. Warburton paie volontiers une prime pour ce blé parce que c'est précisément ce qu'elle veut. Il serait possible de faire la même chose avec d'autres clients et l'assouplissement des règles concernant les conteneurs nous permettrait de mieux le faire. Je suis d'avis que nous devrions le faire de toute façon.

Le sénateur Phalen : Sur votre premier diagramme, vous nous avez montré les installations d'entreposage à la ferme et sur le second un conteneur chargé pour être entreposé. Vous dites que vous élimineriez l'entreposage à la ferme. Le conteneur serait-il amené directement sur la ferme pour permettre cet entreposage?

M. Prentice : Nous ne sommes pas en mesure de procéder de cette façon maintenant et nous n'avons donc pas étudié cette possibilité. De façon logique, les agriculteurs ne sont pas payés pour l'entreposage dès qu'ils vendent leur grain; l'entreposage est une perte. N'auraient-ils pas avantage à ce que les conteneurs viennent jusqu'à eux et à les utiliser immédiatement après la récolte quand ils doivent la protéger. Quand le grain part, les coûts d'entreposage disparaissent également. Cela serait logique.

Le sénateur Phalen : Ils pourraient s'équiper pour remplir des conteneurs.

M. Prentice : De l'équipement a été mis au point de façon indépendante pour déplacer des conteneurs sur les fermes. Je suis d'avis que les agriculteurs pourraient faire l'entreposage parce qu'ils ont besoin encore d'un certain espace d'entreposage pour aérer et conditionner la récolte. Vous ne pouvez pas expédier du

containers would come in and add extra storage. They might well fit into the way that farmers would change their systems.

Senator Phalen: You would eliminate the elevator.

Mr. Prentice: The elevator might still play a role. I like to use the analogy that there is single malt and there is blended scotch. Some people will like to buy specific grain with the variety and location and some will want to receive the same blend every time. The elevators might play a role but they will have to earn the right by providing a service that people want.

Senator Phalen: Is there a heavy cost to the farmer for the container-loading system?

Mr. Prentice: There is some cost that they do not have now but I do not think it would be excessive. It is quite simple to fill a container with grain. It is not a sophisticated system.

Senator Phalen: Would the cabotage rules affect the number of containers available for inland producers?

Mr. Prentice: That would be the biggest advantage. You would have a non-vehicle operating common carrier system whereby as soon as farmers would want containers, they could email the supplier or contact them on the website and have a container delivered.

Senator Phalen: There is no shortage of containers.

Mr. Prentice: That is right. It is simply a matter of getting them when you want them.

Senator Phalen: You raised the subject of revenue cap imposed on the railways under the Canada Transportation Act. The revenue cap limit is the revenue that the railway can earn from grain transportation. Can you tell us the rationale behind the revenue cap?

Mr. Prentice: At one time before the revenue cap, we had a regulated system of rates for moving grain by rail to the ports. As to what they can charge, I do not know the exact number. Perhaps it is \$35 per tonne or something in that neighbourhood. The review by former Justice Estey resulted in deregulation of the rates but in order to protect the farmers, they imposed a revenue cap on the maximum earnings you can make adjusted by the volume you move and the distances you move. If you go over that revenue, then you pay a big fine. This means that the railways can charge anything they want to move the grain by rail but they cannot charge more than the aggregate total of this revenue cap. I believe the unfortunate side effect is that containerized grain was caught up in that cap. It was not part of the intended protection but it is there as well. I am told that there is an adjustment after the fact whereby the extra cost for the containers does get

grain s'il ne respecte pas les exigences. Il est certain qu'au cours des années de récolte très abondante, il serait possible de faire venir des conteneurs à la ferme et cela offrirait un espace d'entreposage additionnel. C'est là une pratique qui pourrait fort bien s'intégrer aux modifications apportées par les agriculteurs à leurs systèmes.

Le sénateur Phalen : Vous élimineriez les silos.

M. Prentice : Les silos peuvent encore jouer un rôle. J'aime utiliser l'analogie suivante : il y a le simple malt et il y a les whiskys qui sont le résultat de mélanges. Certains souhaitent acheter des grains précis de telle variété et de tel endroit et veulent toujours obtenir le même produit. Les silos peuvent jouer un rôle mais ils devront se justifier en fournissant un service répondant aux besoins des gens.

Le sénateur Phalen : Un système de chargement de conteneurs est-il très coûteux pour l'agriculteur?

M. Prentice : Cet équipement a un coût, qu'ils n'ont pas à supporter maintenant, mais je ne crois pas qu'il soit excessif. Il est relativement simple de remplir un conteneur avec du grain. On n'a pas besoin d'un système sophistiqué.

Le sénateur Phalen : Les règles sur le cabotage auraient-elles des répercussions sur le nombre de conteneurs disponibles pour les producteurs de l'intérieur des terres?

M. Prentice : Ce serait l'avantage le plus important. Vous auriez un système de transport public utilisant des réseaux de transport autres que maritimes avec lequel, dès qu'un agriculteur veut un conteneur, il envoie un courriel au fournisseur ou formule sa demande sur un site Web et le conteneur lui est livré.

Le sénateur Phalen : Il n'y a pas de pénurie de conteneurs.

M. Prentice : C'est exact. Il s'agit simplement de l'acheminer où vous le voulez.

Le sénateur Phalen : Vous avez soulevé la question du plafonnement des recettes imposé aux compagnies de chemin de fer par la Loi sur les transports au Canada. Cela concerne donc le revenu maximum que la compagnie de chemin de fer peut retirer du transport des grains. Pouvez-vous nous donner la justification de ce plafonnement des recettes?

M. Prentice : À une époque, avant le plafonnement des recettes, nous avions un système réglementé de taux pour transporter les grains par rail jusqu'aux ports. Quand à ce qu'il en coûte, je ne connais pas le chiffre exact. Ce devrait être autour de 35 \$ par tonne. L'examen auquel a procédé l'ancien juge Estey a abouti à la déréglementation des taux mais, pour protéger les agriculteurs, les responsables de la réglementation ont imposé un plafonnement des recettes sur les gains maximums que vous pouvez faire en fonction du volume que vous transportez et de la distance parcourue. Si vous dépassez ces recettes, vous avez à payer une lourde amende. Cela signifie que les compagnies de chemin de fer peuvent facturer le montant qui leur convient pour transporter le grain par rail mais qu'elles ne peuvent pas facturer plus que le total agrégé de ces recettes plafonnées. L'effet secondaire malheureux est que les grains conteneurisés sont

factored back into the railways so they do not lose money. However, it does not create an incentive to try to encourage the use of containers by the railways.

Senator Phalen: Do you recommend eliminating the revenue cap?

Mr. Prentice: At minimum I would recommend that containerized grain be removed from the revenue cap because there is no need for that protection for the farmers. They are already protected by the impact of the big ocean liners or carries to negotiate rates.

Senator Phalen: What would the farmer realize if that cap were removed?

Mr. Prentice: One thing would be better service because there is more incentive to try to bring containers to them. If you speak with the people selling pulse crops, you will hear that they are not worried about the revenue cap. They want the service and are happy to pay what it costs for containers. I do not think there would be an impact to farmers.

Senator Zimmer: Your presentation was interesting and revealing. I want you both to know I was talking to Lyle Bower, General Manager of the Winnipeg Blue Bombers. I told him you were presenting and he said we should have faith and keep the faith that the Blue Bombers will be in the Grey Cup on November 19. He wanted me to pass that along.

In your paper, Dr. Prentice, on the restriction of value-added agriculture exports, you talk about containerized grain and bulk shipments. You indicated that containerized grain costs more to move than bulk shipments of grain on trains. Why is that?

Mr. Prentice: It costs more if you are looking at the actual transportation cost. However, we have to recognize that a container is both the storage unit and the transportation unit, and there different amount of handling that goes on. In order for the grain to reach the ship, it has to move off the train into a terminal, and then out of the terminal and back into the ship. There is a lot of handling and storage in the bulk system, and that is charged differently.

If you look at the true comparison of the cost between containerization and bulk, you find that they are very competitive. In fact, we have seen lower costs for the containerized system. Just looking at one aspect of the cost is misleading; you must look at the total cost.

soumis à ce plafonnement. Il n'était pas concerné par la protection demandée au départ mais c'est bien le cas maintenant. On m'explique que des ajustements sont apportés après coup quand les coûts additionnels des conteneurs sont pris en compte par les compagnies de chemin de fer pour s'assurer qu'elles ne perdent pas d'argent. Toutefois, cela ne met pas en place de mesures incitatives pour tenter de favoriser l'utilisation des conteneurs par les compagnies de chemin de fer.

Le sénateur Phalen : Recommandez-vous d'éliminer le plafonnement des recettes?

M. Prentice : Je recommanderais pour le moins que les recettes du grain transporté par conteneurs n'entrent plus dans le calcul du plafonnement parce que les agriculteurs n'ont pas besoin de cette protection. Ils sont déjà protégés par les grands transporteurs transocéaniques qui négocient les tarifs.

Le sénateur Phalen : Quels seraient les avantages pour les agriculteurs si ce plafonnement était retiré?

M. Prentice : L'un de ceux-ci serait un meilleur service parce qu'il y aurait davantage d'incitatifs à essayer de mettre des conteneurs à leur disposition. Si vous parlez aux gens qui vendent les légumineuses, ils vous diront qu'ils ne s'inquiètent pas du plafonnement des recettes. Ils veulent bénéficier du service et sont contents de payer les coûts des conteneurs. Je ne crois pas qu'il y aurait des répercussions sur les agriculteurs.

Le sénateur Zimmer : Votre présentation était intéressante et enrichissante. Je tiens à ce que vous sachiez tous les deux que j'ai parlé à Lyle Bower, directeur général de Winnipeg Blue Bombers. Je lui ai dit que vous alliez nous faire une présentation et, selon lui, nous pouvons vous faire confiance, et avoir confiance que les Blue Bombers gagneront la Coupe Grey le 19 novembre. Il m'a demandé de vous transmettre le message.

Dans votre document, monsieur Prentice, au sujet des restrictions touchant les exportations de produits agricoles à valeur ajoutée, vous traitez du grain transporté par conteneurs et des expéditions en vrac. Vous précisez que le grain transporté par conteneurs coûte plus cher à déplacer que le grain expédié en vrac par train. Pourquoi en est-il ainsi?

M. Prentice : Cela coûte plus cher si vous examinez les coûts réels de transport. Toutefois, il faut tenir compte du fait qu'un conteneur est à la fois une unité d'entreposage et de transport, et cela entraîne des montants différents de manutention. Pour que le grain parvienne au navire, il doit être déchargé dans un terminal puis acheminé du terminal à bord du navire. Le système de transport en vrac s'accompagne donc de beaucoup de manutention et d'entreposage, et cela entraîne des coûts différents.

Si vous procédez à une comparaison réelle de coût entre la conteneurisation et le transport en vrac, vous constaterez alors que les deux solutions sont très concurrentielles. Dans la pratique, nous avons observé des coûts plus faibles pour le système de transport par conteneurs. Ne tenir compte que d'un aspect des coûts est trompeur, il faut prendre en compte les coûts totaux.

Senator Zimmer: Why does grain in containers generate more revenue per tonne than the bulk system?

Mr. Prentice: If you can get a higher price for the product you are selling because you can provide more precise quality, you should be able to earn more revenues. This is the case with some kind of specialized product — be it organic wheat or pulse crops and so on.

Senator Zimmer: Your research suggests that relaxing customs regulations in Canada would likely result in more container capacity available to Canadian shippers. I have three questions in that area.

In what Canadian production sectors is there a latent demand for container capacity?

Mr. Prentice: We see this in terms of moving grain, such as the pulse crops. The answer comes back to the derived demand of transportation. If the costs are lower and the service is there, you will see more people wanting to use the service. It is not just grain and raw materials. Anyone who is using a container, any manufacturer that is not in the immediate vicinity of the ports will have a benefit. It is very widespread.

Senator Zimmer: Is there more demand for domestic or export movements?

Mr. Prentice: It is an integrated market. Even when we bring product in and it is imported, it comes into Canada and is then distributed around Canada. For example, we mentioned Canadian Tire; the product arrives in their warehouse but then it moves out of the warehouse back out to other regional centres, so you have domestic and international distribution combined.

A big part of the benefits of changing cabotage will accrue to the domestic distribution because it will make more effective use of those vehicles within Canada.

Senator Zimmer: What range of increases in capacity for Canadian shippers do you expect might result from relaxing the customs regulations on international container equipment?

Mr. Prentice: That is a good question. I do not know that we have an answer to that; it is an empirical question.

We know that many empty moves occur, so I suppose you could simply say filling more of those containers. We should have our heads in the clouds that every container will be filled all the time; there will still be empty moves. However, if we can reduce the amount of empty moves, that will increase the capacity by that amount.

Le sénateur Zimmer : Pourquoi le grain transporté par conteneurs générerait-il des recettes plus importantes par tonnes que celui qui est transporté en vrac?

M. Prentice : Si vous pouvez obtenir un meilleur prix pour le produit que vous vendez parce que vous pouvez définir sa qualité de façon plus précise, vous pouvez alors augmenter vos recettes. C'est le cas avec certains types de produits spécialisés, qu'il s'agisse du blé organique ou des légumineuses, etc.

Le sénateur Zimmer : Votre recherche laisse entendre que l'assouplissement de la réglementation douanière au Canada se traduirait probablement par une augmentation de la capacité de transport par conteneur pour les exportateurs canadiens. J'ai trois questions à ce sujet.

Dans quels secteurs de production de l'économie canadienne y a-t-il une demande latente de capacité de transport par conteneur?

M. Prentice : Nous nous intéressons à cette question pour le transport de grains, comme les légumineuses. La réponse découle de la demande dérivée de transport. Si les coûts sont plus faibles et que le service est offert, vous observerez qu'un plus grand nombre de gens veulent utiliser le service. Cela ne concerne pas uniquement les grains et les matières premières. Tous ceux qui utilisent des conteneurs, comme des fabricants qui ne sont pas à proximité immédiate des ports, en retireront des avantages. Ces avantages sont très répandus.

Le sénateur Zimmer : La demande est-elle plus forte pour les transports au pays ou à l'exportation?

M. Prentice : C'est un marché intégré. Même quand nous faisons venir un produit, qui est donc importé, il entre au Canada et est ensuite distribué partout au pays. C'est ainsi que nous avons fait état de Canadian Tire; les produits arrivent à leur entrepôt mais sont ensuite transportés vers d'autres centres régionaux. Les activités nationales et internationales de distribution sont donc combinées.

Une grande partie des avantages découlant de la modification des règles sur le cabotage irait à la distribution sur le territoire national parce qu'elle permet de faire une utilisation plus efficace de ces véhicules au Canada.

Le sénateur Zimmer : À votre avis, quel serait l'ordre de grandeur des augmentations de capacité de transport mises à la disposition des exportateurs canadiens à la suite de l'assouplissement de la réglementation douanière sur les conteneurs étrangers?

M. Prentice : C'est une bonne question. C'est une question empirique et, à ma connaissance, nous n'avons pas la réponse.

Nous savons que beaucoup de conteneurs sont déplacés à vide et je suppose donc qu'on pourrait tout simplement dire qu'il s'agirait de remplir un plus grand nombre de ces conteneurs. Il serait illusoire de croire que tous les conteneurs seront remplis en tout temps, il y en aura encore qui voyageront à vide. Toutefois, si nous pouvons réduire le nombre de déplacements à vide, nous augmenterons la capacité de transport de cette quantité.

Senator Mercer: I am from Nova Scotia, so my interest is in the East Coast. You did not spend a lot of time talking about the East Coast, but we will get to another special interest that I have.

When a container is used for grain, can it be used for something else afterward?

Mr. Prentice: Yes. Typically, you put a plastic liner inside the container.

Senator Mercer: You have bags of grain in containers.

Mr. Prentice: Yes, it is essentially a big baggy and you fill it up.

Senator Mercer: In your presentation, you talked about the potential winners and losers for a new container cabotage regime. You missed a couple of the losers.

Mr. Prentice: I am sorry; which ones?

Senator Mercer: You missed one, in particular. Using containers means that the manufacturers of grain cars, particularly the plant in Trenton, Nova Scotia, lose a lot of business because containers are not made in the same place as hopper cars. Unless we are shipping the grain to the extremities of Churchill, Vancouver, Halifax or Montreal and then filling the containers with the grain in those locations, that has a potential economic impact on the East Coast. I am sure that the Minister of Foreign Affairs, who represents Trenton, Nova Scotia, would not be too happy about that situation. That is a political problem.

I am concerned about the number of empty containers moving around the country. We have this regulated so that we are forcing people to move empty containers. Do we tax them when they do it? What looks logical on the map does not look logical on the balance sheet. Am I correct?

Mr. Prentice: Let me answer your first question about the hopper cars. I do not envision that we will necessarily move away from using them completely. Even in 2040, we still may be using hopper cars for domestic moves for people who are set up for them. I do not see them going away. Certainly, hopper cars will be in demand for potash and other products that can use hopper cars. I do not see that as being all that negative.

In terms of the plan, there will be a desire for more platforms to move containers. It is just a different kind of rail car as opposed to a hopper car. We may not see the same negative impacts at the works that you have mentioned just because of containers.

Le sénateur Mercer : Je viens de Nouvelle-Écosse et je m'intéresse donc à la côte est. Vous n'avez pas consacré beaucoup de temps à parler de la côte est, mais je vais aborder une autre question qui m'intéresse.

Quand un conteneur sert au transport du grain, peut-il être utilisé pour transporter autre chose par la suite?

M. Prentice : Oui. En règle générale, on place une doublure en plastique à l'intérieur du conteneur.

Le sénateur Mercer : Vous avez des sacs de grain dans les conteneurs.

M. Prentice : Oui, on peut les décrire comme un grand sac que l'on remplit.

Le sénateur Mercer : Dans votre présentation, vous avez parlé de ceux qui pourraient être avantagés et désavantagés par un nouveau régime de cabotage des conteneurs. Vous avez oublié quelques perdants.

M. Prentice : J'en suis navré; lesquels?

Le sénateur Mercer : Il y en a un en particulier dont vous n'avez pas parlé. Le fait d'utiliser des conteneurs signifie que les fabricants de wagons à céréales, en particulier l'usine de Trenton, en Nouvelle-Écosse, perdraient beaucoup de contrats parce que les conteneurs ne sont pas fabriqués au même endroit que les wagons-trémies. À moins que vous n'expédiez le grain aux extrémités du pays comme Churchill, Vancouver, Halifax ou Montréal, en remplissant les conteneurs de grain à ces endroits, cela a des effets économiques éventuels sur la côte est. Je suis convaincu que le ministre des Affaires étrangères, qui représente la circonscription de Trenton, en Nouvelle-Écosse, ne serait pas trop ravi de cette situation. C'est un problème politique.

Je suis préoccupé par le nombre de conteneurs vides se déplaçant à travers le pays. Nous avons une réglementation qui contraint les gens à déplacer des conteneurs vides. Sont-ils imposés quand ils le font? Ce qui semble logique en théorie ne les pas toujours dans la pratique. Ai-je raison?

M. Prentice : Permettez-moi de commencer par répondre à votre première question sur les wagons-trémies. Je ne crois pas qu'un tel changement de politique provoquerait l'abandon complet de l'utilisation de ces wagons. Même en 2040, nous pourrions encore fort bien utiliser des wagons-trémies pour assurer les transports locaux dans le cas d'entreprises qui sont équipées pour un tel système. Je ne les imagine pas disparaissant. Il est certain qu'il y aura une demande de wagons-trémies pour la potasse et pour d'autres produits qui peuvent les utiliser. Le résultat ne me paraît pas aussi négatif que cela.

Pour en venir à l'usine, le marché cherchera davantage de plates-formes pour transporter des conteneurs. C'est tout simplement un type différent de wagon de chemin de fer par opposition à un wagon-trémie. Nous pourrions fort bien ne pas observer les mêmes effets néfastes dans la réalité que ceux que vous avez mentionnés à cause des conteneurs.

Senator Mercer: We talked about the movement of empty containers. On the map, from business point of view, it looks logical that you would make the stops to fill up the container. However, it appears, because of regulation and taxation, that it does not look so smart on the balance sheet. Is that correct?

Dr. Kosior: On the balance sheet, no. For every container that comes in, it only moves partially the way back. There is a three-to-one ratio of empty containers moving out of Vancouver. On the export side, it is three; on the import side, it is one. Those containers have to come from somewhere and a lot of them come up through the States; however, they are empty and they all allowed to cross the border that way. Logically, when you have a domestic load coming up from the States and it is going by truck, then it could just as easily go in a container on a rail car, or even on a truck for that matter.

I do not want to throw out a number and then be cornered for it, but we could reduce a large percentage of empty moves. Mr. Prentice mentioned the works in Trenton where they could easily make chassis rail cars.

In the next five to 10 years, CN will want to renew a large portion of its deck fleet. The first generation of container rail cars, which are only single stack, will need to be replaced. Those are light rail cars, meaning they cannot take 265,000 pounds. They will need heavy-haul cars, double-stack cars, and the well cars. There are single platform cars and then ones that can sit in the belly of these cars.

Mr. Prentice: To answer your question, what we are doing simply does not make any sense. It does not make any logical sense to restrict these movements.

Senator Mercer: I like your analysis and I like to know the fact that CN will have to replace a number of its containers.

Dr. Kosior: Do not make hopper cars make intermodal cars.

Senator Mercer: That is always an issue; but CN is now a North American company and no longer a Canadian company. I suspect that the pressure will be on to have the rail cars made south of the border. The advantages may not be there to make them in Trenton, Nova Scotia, where I would like to see them made.

You both referenced the backlog at Vancouver. Of course, there is no backlog at Prince Rupert until it is open, but it will be backlogged soon. In your studies, have you analyzed the use of East Coast ports to help solve that problem?

We heard testimony from other witnesses about taking the post-Panama ships through the Suez Canal to Halifax then moving them inland from Halifax, where we are closer to the Eastern seaboard markets of the United States.

Le sénateur Mercer : Nous avons parlé du déplacement de conteneurs vides. En théorie, d'un point de vue d'affaire, il serait logique de faire des arrêts pour remplir ces conteneurs. Il semble toutefois que, du fait de la réglementation et de la fiscalité, cela ne paraisse pas si malin au bout du compte. Est-ce exact?

M. Kosior : Au bout du compte, non. Pour chaque conteneur qui arrive, on ne fait que reculer un peu. Le ratio de conteneurs vides sortant de Vancouver est de trois sur un, trois pour l'exportation et un pour l'importation. Ces conteneurs viennent de quelque part et beaucoup d'entre eux proviennent des États-Unis. Toutefois, ils sont vides et ils ont tous le droit de franchir la frontière à vide. Logiquement, quand des marchandises viennent au pays en provenance des États-Unis et qu'elles le font par camion, il serait tout aussi facile d'utiliser un conteneur ou un wagon de chemin de fer, ou même un camion dans un tel cas.

Je ne veux pas jeter des chiffres en l'air et être coincé ensuite, mais nous pourrions réduire les transports à vide dans un large pourcentage. M. Prentice a fait état du travail qui se fait à Trenton, où il serait facile faire des châssis pour wagons de chemin de fer.

Dans les cinq à dix ans à venir, le CN va vouloir renouveler une partie importante de sa flotte de plates-formes. La première génération de wagons pour conteneurs, qui ne permettent qu'un étage, devra être remplacée. Ce sont des wagons légers qui ne peuvent supporter plus de 265 000 livres. Le CN aura besoin de wagons gros porteurs, de wagons à deux niveaux et de wagons plats surbaissés. Ce sont des wagons à plate-forme simple sur laquelle on peut poser des conteneurs.

M. Prentice : Pour répondre à votre question, la façon dont nous procédons n'est tout simplement pas logique. Il n'y a pas de bonnes raisons pour limiter ces déplacements.

Le sénateur Mercer : J'aime votre analyse et je suis content d'apprendre que le CN devra remplacer un certain nombre de ses conteneurs.

M. Kosior : Ne fabriquez pas des wagons-trémies mais des wagons intermodaux.

Le sénateur Mercer : C'est toujours une question non réglée, mais le CN est maintenant une entreprise nord-américaine et non plus canadienne. J'imagine qu'il sera soumis à des pressions pour que les wagons soient fabriqués au sud de la frontière. Il pourrait ne pas y avoir d'avantage à les fabriquer à Trenton, en Nouvelle-Écosse, où moi je voudrais les voir fabriquer.

Vous avez tous deux fait référence au retard accumulé à Vancouver. Il n'y a pas encore bien sûr de retard accumulé à Prince Rupert puisque les installations ne sont pas encore ouvertes, mais cela viendra sous peu. Dans vos travaux, avez-vous cherché à savoir si le recours au port de la côte est pourrait contribuer à résoudre ce problème?

D'autres témoins nous ont parlé des navires d'un tonnage supérieur à celui des navires empruntant le canal de Panama qui se rendraient à Halifax en passant par le canal de Suez. Il suffirait ensuite d'acheminer les marchandises vers l'intérieur à partir de Halifax, qui est plus proche des marchés de la côte est des États-Unis.

Mr. Prentice: Logic suggests this will happen, especially as India becomes a bigger player. India is closer to North America coming through the Suez than going the other way. I would suspect there is very good news in the future for the growth of Halifax.

Senator Mercer: I think the widening of the Panama Canal is very good news for Canada. The widening would also draw China and Taiwan closer to the East Coast.

Mr. Prentice: Yes, today the containers are off-loaded on the West Coast and sent to the markets in the East by rail. It is always so much less expensive to go by sea. I would say, yes, the bottle neck is the Panama Canal. Incidentally I understand the Nicaraguans are also interested.

Senator Mercer: I should point out that we have no waiting in Halifax. We can service people right away. We are only working at 40 per cent capacity. We have as much capacity vacant in Halifax as Prince Rupert will have when they come on line. We are ready for business.

Mr. Prentice: I believe Port Hawkesbury is as well.

Senator Mercer: Yes. It is a huge, deep terminal that has been able to bring in the large tankers over the years.

Dr. Kosior: Mr. Prentice forgot to mention one thing. China has a "go west" policy. There are nine provinces bordering the Pacific Ocean. It was easy for those states to get all the manufacturing because they were so close to ports. Most of the manufacturing is within 100 kilometres of those Chinese ports, but with all the wealth they have now they are moving outward towards Western China for additional manufacturing. They are spending all their newfound wealth on revamping their highway and rail system and building 18 intermodal state-of-the-art centres. They will be going, not across the ocean but across by rail, the great Silk Route, where they will terminate in Europe, and in the Mediterranean. As to Halifax, they will be coming through Halifax and New York. Halifax is the deep-water port and those ships are getting so much bigger. Forget New York dredging; it will not be able to keep up with it. Halifax is on the horizon and within 10 years, it could be a bigger player, dare I say than New York.

Senator Mercer: I am glad to hear that.

Senator Zimmer: Do you see the same possibilities with Churchill based on when it is not iced over? Second, what are the possibilities for the inland port of Winnipeg and also Saskatoon?

Mr. Prentice: The one aspect of Churchill comes down to the issue of ice. We do not know where global warming is going. It could well be that Churchill becomes a year-round port within the not-too-distant future. I may not be around to see it but certainly,

M. Prentice : La logique laisse entendre que cela se produira, en particulier quand le volume des échanges avec l'Inde augmentera. La distance entre l'Inde et l'Amérique du Nord est plus courte en passant par le canal de Suez que par toute autre voie maritime. Je crois que c'est là une très bonne nouvelle pour la croissance à venir de Halifax.

Le sénateur Mercer : Je crois que l'élargissement du canal de Panama est une très bonne nouvelle pour le Canada. L'élargissement aura aussi pour effet de rapprocher la Chine et Taïwan de la côte est.

M. Prentice : Oui, aujourd'hui, les conteneurs sont déchargés sur la côte est et acheminés par voie ferrée vers les marchés de l'Est. Le transport maritime est toujours beaucoup moins coûteux. Effectivement, je suis d'avis que le goulot d'étranglement est le canal de Panama. En passant, je crois savoir que les Nicaraguayens sont également intéressés.

Le sénateur Mercer : Je dois préciser qu'il n'y a pas de délai à Halifax. Nous pouvons assurer les services immédiatement. Nous n'y travaillons qu'à 40 p. 100 de notre capacité. Notre capacité disponible à Halifax correspond à celle de Prince Rupert quand les installations entreront en service. Nous sommes prêts à faire des affaires.

M. Prentice : Je crois que Port Hawkesbury l'est aussi.

Le sénateur Mercer : Oui. C'est un terminal énorme en eau profonde qui est parvenu à attirer d'énormes pétroliers au cours des années.

M. Kosior : M. Prentice a oublié de mentionné une chose. La Chine a une politique « tournée vers l'ouest ». L'océan Pacifique est bordé par neuf provinces. Il est facile pour celles-ci d'attirer toute l'activité de fabrication parce qu'elles sont très proches des ports. La plupart des usines se trouvent à moins de 100 kilomètres de ces ports chinois, mais avec toute la richesse qu'elles ont accumulée, elles se déplacent maintenant vers l'Ouest du pays pour accroître leur fabrication. Le pays consacre toute sa nouvelle richesse à la rénovation de ces systèmes routiers et ferroviaires et construits en ce moment 18 centres intermodaux à la toute pointe de la technologie. Ils emprunteront non plus les océans mais le rail, en suivant la grande route de la soie, qui les mènera en Europe et sur les bords de la Méditerranée. En ce qui concerne Halifax, ils arriveront jusqu'à Halifax et à New York. Halifax est un port en eau profonde et la taille des navires ne cesse d'augmenter. New York ne sera pas en mesure de suivre le rythme en draguant les fonds. Halifax est en point de mire et, d'ici dix ans, pourrait jouer un rôle plus important que New York, même si cela surprend aujourd'hui.

Le sénateur Mercer : Je suis heureux d'entendre cela.

Le sénateur Zimmer : Pensez-vous que Churchill offrira les mêmes possibilités quand la glace n'empêchera pas d'y accéder? En second lieu, quelles sont les perspectives pour les ports intérieurs de Winnipeg et de Saskatoon?

M. Prentice : Pour Churchill, le problème de fond est la glace. Nous ne savons pas ce qu'il adviendra avec le réchauffement de la planète. Il se pourrait fort bien que les eaux de la région de Churchill deviennent libres toute l'année dans un avenir pas très

my children could be. We feel that if Churchill wants to become a modern, main, state-of-the-art port, it must have containers as well because that is the way the whole world is moving. Containers cannot be run easily on a seasonal basis. We will keep our fingers crossed. In some ways, global warming is a pro and a con for Churchill.

Senator Zimmer: With regard to the bladders they put in containers, is there any restriction on the products that they can handle? Can they handle liquids and fuels?

Mr. Prentice: There is equipment that handles liquids in containers. There are specialized containers for doing that. I am not sure you would necessarily load them in the same containers as grain. These are just a fairly thin plastic liner.

Dr. Kosior: A heavy bladder bag can be put in a dry container for wine. The Australians ship wine in these collapse-safe bags.

You can move anything in a container. They are in the frame of a 20-foot container but they are actually a liquid container. Specialized equipment includes high boys, low boys, standard, dry, refrigerated; the list is long. You can retrofit any dry container for anything you want and you do not necessarily have to put a bag in a container to haul grain. In Australia, depending on what the customer wants, you can put a bulkhead up against the doors and blow it in pneumatically. They crack it open with a forklift and unload it.

I have brought everything I have ever done on containers with me. If you want to spend until midnight, I can show you all kinds of pictures.

Senator Zimmer: I guess it was like the old days when I used to crimp cars where you put the plastic over it and load it in.

Dr. Kosior: That is right; it is the same concept. There is no difference.

Senator Phalen: I see that everyone is doing some pitching. You mentioned looking at Prince Rupert 10 years ago and thought it would be a good area for a port. I am from Cape Breton and we have Canso. Canso is bigger than Halifax and has a large basin where ships can turn. What is your opinion on that?

Mr. Prentice: I have actually heard a proposal by a very credible source looking at Port Hawkesbury — I think Canso is the same area — as a hub for ships that come in and simply unload big ships off onto smaller ships and feed off to other locations up and down the coast. I do not think we have seen

lointain. Je ne serai peut-être plus là pour le voir mais mes enfants pourraient l'être. Nous sommes d'avis que si Churchill veut devenir un port moderne, important et à la toute pointe de la technologie, il devra également avoir des conteneurs parce que c'est la solution que le monde entier adopte. Il ne serait pas facile de ne manutentionner des conteneurs que sur une base saisonnière. Nous allons garder espoir. Par certains aspects, le réchauffement de la planète offre des avantages et des inconvénients pour Churchill.

Le sénateur Zimmer : En ce qui concerne les doublures que l'on met dans les conteneurs, leur utilisation est-elle limitée? Peut-on y mettre des liquides et des carburants?

M. Prentice : Il existe de l'équipement pour transporter des liquides dans des conteneurs. Ce sont des conteneurs spécialisés à cette fin. Je ne suis pas sûr que vous vouliez réellement mettre du carburant dans des conteneurs servant au transport du grain. Il s'agit simplement d'une doublure en plastique assez fine.

M. Kosior : On peut mettre des doublures épaisses dans un conteneur destiné aux produits secs pour transporter du vin. Les Australiens expédient du vin dans ces doublures sécuritaires.

Vous pouvez transporter n'importe quoi dans un conteneur. Ils ont la structure d'un conteneur de 20 pieds mais il s'agit en réalité de conteneurs à liquide. L'équipement spécialisé comprend des caissons hauts, surbaissés, standard, secs, réfrigérés; la liste est longue. Vous pouvez modifier n'importe quel conteneur pour produits secs pour en faire ce que vous voulez et vous n'êtes pas nécessairement tenu de placer une doublure dans un conteneur pour transporter du grain. En Australie, en fonction des exigences du client, vous pouvez installer une cloison contre les portes et la pousser à l'intérieur au moyen d'un équipement pneumatique. À l'arrivée, ils la défont avec un chariot élévateur à fourche pour procéder au déchargement.

J'ai amené ici tout ce que j'ai fait jusqu'à maintenant concernant les conteneurs. Si vous voulez rester ici jusqu'à minuit, je peux vous montrer quantités d'illustrations.

Le sénateur Zimmer : Je suppose que cela ressemble à ce que l'on faisait autrefois en doublant les wagons avec du plastique et en les chargeant.

M. Kosior : C'est exact; c'est le même concept. Il n'y a pas de différence.

Le sénateur Phalen : Je constate que tout le monde baratine un peu. Vous avez indiqué avoir étudié la situation de Prince Rupert il y a 10 ans et estimé alors que la région conviendrait bien pour y installer un port. Je suis de la région de Cap-Breton et nous avons Canso. Canso est plus grand qu'Halifax et dispose d'un grand bassin dans lequel les navires ont la place voulue pour manœuvrer. Quelle est votre opinion sur la question?

M. Prentice : En vérité, j'ai entendu une proposition formulée par une source très crédible qui étudiait Port Hawkesbury — je crois que Canso est dans la même région — pour servir de centre pour les navires qui viennent et déchargent simplement leur contenu vers des navires plus petits et alimentent d'autres endroits

anything near the maturity of the container industry. It could very well be a future possibility. I will tell you that there are people looking at it seriously. It is a hope.

Dr. Kosior: That is done now in Hong Kong. It is ship-to-ship transfer. Rather than just call in a report, the mother ship is about half a kilometre off shore. They bind the vessels together and then go up and down the coast. It is a feeder concept.

Senator Phalen: Last week, it was mentioned to us that the Americans would do security. Would that be an idea?

Mr. Prentice: Security is a big concern about containers. I have seen a reference by one U.S. custom official who said the container was the Trojan horse of the 21st century. We will see little RFID tags that identify where the container has been. It may well be favourable to have the containers come first to Canada to be inspected and then go to the U.S. It makes sense to me.

The truth of the matter is that you cannot have open trade and live in a hermetically sealed society. This is a conundrum we have for containers. There was a big concern in the U.S. when Kuwait was looking at buying port facilities. I notice they are now interested in coming into Halifax.

Senator Dawson: We heard it was Dubai.

Mr. Prentice: Why should we be concerned about this? It is more secure. When we have a vested interest in keeping things secure, it would be more positive. There was a big to-do about not every container being inspected. If we were to do so, the cost of our trade would rise astronomically. We have to use smart technologies.

Senator Champagne: If Eastern Canada is to be an important place for containers going in and coming out, we were told that Sept-Îles on the north shore could be interesting because of the depth of the water. Then you do not have to fight the ice to Quebec City or Montreal. Have you looked at that possibility?

Mr. Prentice: We have not, but I know that large grain ships come in that would probably have the same depth that would be used for the containers. I see no reason why Sept-Îles could not be a logical port. New opportunities come up. For a long time, Halifax has lived in the shadow of Montreal. Montreal has a depth problem in the river. You can only get a certain size of ship into Montreal. Even Montreal will do quite well. It has carved out a niche for itself for very rapid movements where ships can be unloaded quickly and get back and forth into the interior of the continent. Montreal has not lost trade even though we are seeing

le long de la côte. Je ne crois pas que nous ayons vu quoi que ce soit dont la maturité approche celle de l'industrie des conteneurs. Ce pourrait fort bien être une possibilité pour l'avenir. Je vous dirais qu'il y a des gens qui étudient cette solution très sérieusement. C'est un espoir.

M. Kosior : C'est ce qui se fait actuellement à Hong Kong où l'on procède à des transbordements de navire à navire. Au lieu d'entrer dans le port, le gros navire reste à un demi-kilomètre de la côte. Ils amarrent les deux navires ensemble et parcourent la côte ainsi. C'est le concept du navire collecteur.

Le sénateur Phalen : La semaine dernière, on nous a dit que les Américains vont imposer des mesures de sécurité. Est-ce une idée à retenir?

M. Prentice : La sécurité est une préoccupation importante en ce qui concerne les conteneurs. J'ai vu une citation d'un responsable des douanes américaines disant que les conteneurs sont le cheval de Troie du XXI^e siècle. On utilise peu d'étiquettes d'identification par radiofréquence pour préciser où le conteneur a été. Il pourrait fort bien être avantageux de faire venir les conteneurs au Canada pour les inspecter puis de les acheminer aux États-Unis. Ce serait logique pour moi.

Le nœud du problème est qu'il n'est pas possible de procéder librement à des échanges commerciaux tout en vivant dans une société scellée de façon hermétique. C'est une énigme qui est posée pour les conteneurs. Lorsque le Koweït a envisagé d'acheter des installations portuaires, cela a soulevé beaucoup d'inquiétude aux États-Unis. J'observe qu'ils sont maintenant désireux de venir à Halifax.

Le sénateur Dawson : On nous a dit que c'était Dubai.

M. Prentice : Pourquoi devrions-nous nous préoccuper de ces questions? C'est plus sécuritaire. Quand nous avons un intérêt réel à assurer la sécurité des choses, la situation est plus favorable. On s'est beaucoup demandé s'il fallait que tous les conteneurs soient inspectés. Si c'était le cas, le coût de nos échanges commerciaux augmenterait de façon astronomique. Nous devons utiliser les technologies intelligentes.

Le sénateur Champagne : Si l'est du Canada doit jouer un rôle important pour la réception et l'expédition de conteneurs, on nous a dit que le port de Sept-Îles sur la côte nord pourrait être intéressé parce que c'est un port en eau profonde. Ainsi, il n'y a plus le problème de la glace qui se pose à Québec ou à Montréal. Avez-vous étudié cette possibilité?

M. Prentice : Non, nous ne l'avons pas fait. Mais je sais que de gros céréaliers y vont, dont le tirant d'eau se compare probablement à celui des porte-conteneurs. Je ne vois rien qui empêche Sept-Îles de devenir une destination logique. De nouvelles possibilités apparaissent. Pendant longtemps, Halifax a vécu dans l'ombre de Montréal. À Montréal, la profondeur du fleuve pose un problème. Au-dessus d'un certain tonnage, les navires ne peuvent plus se rendre à Montréal. Même Montréal pourrait obtenir de bons résultats. Ils se sont créés une niche pour les transports très rapides permettant aux navires d'être déchargés

these bigger ships. Different strategies will work out, and Sept-Îles has an opportunity, which should be investigated.

Senator Champagne: You can be sure that Quebec will try to get the little niche somewhere.

Senator Dawson: Mr. Prentice, I come from Quebec City. We have lost that fight, so we will not be battling it tonight. If it is so logical that we do not have empty containers, who is winning? As a former lobbyist, there is normally someone winning in this type of situation. Is it the truckers? Is it the people that rent the containers? Is it the train industry? Who is winning?

There is normally a lobby. Is part of it the fact that we have regulations about container sharing with the United States? Is it all about information?

Radio frequency identification tags will be identifying where they are from, where they are going and whether they are traveling empty. Who will control that information? How will it be shared?

As you seem to be believers in this issue and as we are studying it because we want to solve the problem, do you have any recommendations on other people we should hear from? We want to get the right information. We want to make the right decisions.

Mr. Prentice: I recommend you speak to the container lines. I would recommend Maersk, which is largest shipping companies in the world. When we spoke to the shipping companies, they said that they follow the rules of the country. They want to be good citizens, and they will follow the rules precisely. There is no cheating going on with the big container lines. That is not where it would happen. They absolutely do see the inefficiencies because it affects how they do things. I recommend that you talk to them.

In terms of who will control the information, the container lines track their containers all the time. They try to keep control of their entire infrastructure and track their equipment worldwide. Certainly, the ports also track containers within the terminals, and the railways try to track the containers within their terminals because they all work on the basis of throughput.

I am not sure that the information they would contain would be terribly damaging if it leaked out anyway, but it is a case that these RFI tags will be generic so that the ports, railways and shipping lines will have access to them. It is a case of knowing where your load is and whether the container is enroute in the system. It gives better logistics.

If we have this inefficiency, who is losing if we make a change? I mentioned port stuffers, the people who unload trucks brought to the port. These stuffers load the containers that go on the ships,

rapidement et de faire l'aller-retour vers l'intérieur du continent. Le volume de marchandises transigeant par Montréal n'a pas diminué, malgré l'apparition de plus gros navires. Différentes stratégies donneront de bons résultats et Sept-Îles a des possibilités qui méritent qu'on les étudie.

Le sénateur Champagne : Vous pouvez être sûr que le Québec va essayer de se trouver un petit créneau quelque part.

Le sénateur Dawson : Monsieur Prentice, je viens de la ville de Québec. Nous avons perdu cette bataille, nous n'allons pas la refaire ce soir. S'il est logique de ne pas avoir de conteneurs vides, qui gagne? Comme ancien lobbyiste, je suis convaincu qu'il y a quelqu'un qui gagne dans ce type de situation. Est-ce les camionneurs? Est-ce les personnes qui louent les conteneurs? Est-ce le secteur ferroviaire? Qui gagne?

Il y a normalement un lobby. La question tient-elle en parti au fait que nous avons des règlements sur les conteneurs échangés avec les États-Unis? S'agit-il uniquement d'information?

Les étiquettes d'identification par radiofréquence permettront d'indiquer d'où viennent les conteneurs, où ils vont et s'ils sont vides. Qui contrôlera l'information? Comment sera-t-elle partagée?

Comme vous semblez avoir des convictions dans ce domaine et que nous l'étudions pour tenter de le résoudre, y a-t-il d'autres personnes que vous nous recommanderiez d'entendre? Nous voulons recueillir la bonne information. Nous voulons prendre les bonnes décisions.

M. Prentice : Je vous recommande de parler aux entreprises qui assurent le transport des conteneurs. Je vous suggère Maersk, qui est la plus importante compagnie d'expédition au monde. Quand vous parlez aux entreprises d'expédition, elles vous affirment qu'elles suivent les règles en vigueur dans le pays. Elles veulent être de bons citoyens, et elles suivront les règles avec précision. Ces grandes entreprises ne trichent pas. Ce n'est pas là qu'il y a de la triche. Elles voient très bien les inefficiences parce qu'elles se répercutent sur la façon dont elles travaillent. Je vous recommande de leur parler.

Quant à savoir qui contrôle l'information, les entreprises assurant le transport des conteneurs suivent leurs conteneurs en tout temps. Elles essaient de garder le contrôle de toute leur infrastructure et de suivre leur équipement partout dans le monde. Il est certain que les ports également suivent les conteneurs au sein des terminaux, et que les compagnies de chemin de fer essaient de suivre les conteneurs qui se trouvent dans leurs terminaux parce que tous travaillent en fonction de la production.

Je ne suis pas sûr que l'information figurant dans ces étiquettes pourrait causer des dommages graves s'il y avait des fuites, mais il faut que ces étiquettes soient normalisées afin que les ports, les compagnies de chemin de fer et de navigation puissent y accéder. Il s'agit de savoir où se trouve votre chargement et si le conteneur est en route dans le système. Cela permet d'avoir une meilleure logistique.

Si ces inefficiences sont bien présentes, qui perd si nous apportons un changement? J'ai évoqué les manutentionnaires ou « garnisseurs » des ports, les personnes qui déchargent les

would have less of that activity. There would be the other means of getting the loads to the ports to put into the containers. The trucks would not have that business as it would go on the rail and would go into the containers. I suppose their business would be less, and they would, in that sense, lose although there are other loads they could carry, presumably, so I do not know that they would complain.

Any change will affect other people, but I think the biggest point is that we have inefficiency. We have a missed opportunity. It is a case of how to the greater opportunity by freeing up the system and finding the passage that was not there because it is being occupied now by empty moves and an inability to move things around.

Senator Dawson: We have heard you.

Senator Munson: I will be very brief. First, I must make a representation, even though I am an Ontario senator that Senator Tkachuk talked about Saskatoon; Senator Champagne talked about Sept-Îles; my friend Senator Mercer talked about Halifax; Senator Phalen talked about Port Hawkesbury; Senator Zimmer talked about Churchill; and, Senator Dawson talked about Quebec.

I come from Northern New Brunswick and there is Belledune. I will make a pitch for it. It is a good port that has been sitting there for a long time.

What kind of tariffs should we be adopting? Should we have tariffs similar to the United States?

Mr. Prentice: The best outcome would be to replicate and harmonize with the U.S. system and create a North American market, so that it looks absolutely seamless to the outside world. If it was seamless to the outside world, we would get the benefits of containers that would be available at times to come into Canada or exit from Canada and go into the United States. We would have a more free flow of containers that literally follow the goods anyway. The containers are only there to move freight. I would not say we should go more beyond the U.S. I do not think there is any reason to do that, but we should at least match them. We must recognize that the Americans are not nearly the free traders that they claim. The U.S. has looked at the costs and benefits.

Senator Munson: Time is money, but all governments seem to move slowly in changing regulations. What key changes should be made to make Canada a more attractive place to do business?

Mr. Prentice: Do you mean in terms of containers?

Senator Munson: Yes.

Mr. Prentice: Completely open up the moves, even if it is only 180 days, take the U.S. approach and say it is reusable packaging. Anyone who wants to move a container anywhere from one port

camions arrivant au port. Ces manutentionnaires chargent les conteneurs qui embarquent à bord des navires, et ils auront probablement moins de travail. Il y aurait également les autres moyens d'amener les chargements dans les ports pour les mettre dans des conteneurs. Ce n'est pas le secteur du camionnage qui le ferait car les marchandises seraient transportées par rail et iraient dans des conteneurs. Je suppose que son volume d'activités diminuerait et, en ce sens, il serait perdant même s'il y a d'autres chargements qu'il peut transporter, j'imagine, ce qui fait que je ne sais pas s'il faut s'attendre à des plaintes de leur part.

Toute modification affectera d'autres personnes, mais je crois que le point essentiel est qu'il y a actuellement des inefficiences. Il y a là une occasion dont nous ne profitons pas. Il s'agit de maximiser les possibilités en libérant le système et en trouvant la solution qui n'était pas disponible parce qu'elle était accaparée par le déplacement de conteneurs vides et qu'il était impossible de transporter des choses partout.

Le sénateur Dawson : Nous avons bien saisi ce que vous dites.

Le sénateur Munson : Je serai très bref. Je suis un sénateur ontarien. Le sénateur Tkachuk a parlé de Saskatoon; le sénateur Champagne de Sept-Îles, mon ami le sénateur Mercer de Halifax, le sénateur Phalen de Port Hawkesbury, le sénateur Zimmer de Churchill et le sénateur Dawson de Québec.

Je viens du nord du Nouveau-Brunswick où se trouve Belledune. Je vais le défendre. C'est un bon port qui est là depuis longtemps.

Quel type de tarifs douaniers devrions-nous adopter? Devraient-ils se rapprocher de ceux en vigueur aux États-Unis?

M. Prentice : La meilleure solution serait d'adopter le système américain en s'harmonisant et de créer un marché nord-américain, de façon à ce qu'on n'aperçoive pas d'entraves de l'extérieur. Si c'était le cas, nous bénéficierions de conteneurs pouvant à l'occasion venir au Canada ou sortir du Canada et se rendant aux États-Unis. Nous aurions une circulation beaucoup plus libre des conteneurs qui suivraient littéralement le cheminement des marchandises. Les conteneurs n'existent que pour transporter des marchandises. Je ne crois pas que nous devrions aller au-delà de ce que font les États-Unis; je ne vois pas de raison pour cela, mais nous devrions au moins faire la même chose qu'eux. Nous devons admettre que les Américains ne sont pas autant partisans du libre-échange qu'ils l'affirment. Les États-Unis ont étudié les coûts et les avantages.

Le sénateur Munson : Le temps vaut de l'argent, mais il semble que tous les gouvernements prennent leur temps pour modifier la réglementation. Quel changement important faudrait-il apporter pour que le Canada devienne plus attirant pour les entreprises?

M. Prentice : En ce qui concerne les conteneurs?

Le sénateur Munson : Oui.

M. Prentice : Libéraliser complètement les déplacements, même si ce n'est que pour 180 jours. Adopter l'approche américaine en estimant qu'il s'agit d'un emballage réutilisable. Il

to another or into another port, allow that freedom. That would allow the domestic industry to take advantage of this excess capacity and free up the ability for shippers like those in the Prairies who are far from the ports to get a container when they need one.

Senator Munson: If we do not?

Mr. Prentice: We just carry on with a little extra cost.

Senator Munson: Can we stay competitive if we do not do something along this line?

Mr. Prentice: We will not be as competitive. As I say, it is small charges multiplied by millions of transactions. These are some of the things we see in terms of why do we approach the free trade arrangement? The tariffs are relatively small already, but it is added across millions of transactions and discourages activity and creativity. That is what we do not want to do. We want to have a society and economy that is flexible and robust.

The Chairman: Are the other questions, senators?

Mr. Prentice and Dr. Kosior, thank you very much for your presence here tonight. We certainly learned from both of you tonight.

Feel free to send us any more information. You followed all the questions that we had, so if you feel you have more information to give us, feel free to send it to our clerk. It will be distributed to our members.

Mr. Prentice: Let me simply say thank you for inviting us tonight to have a opportunity to bring this point across. I very much appreciated your questions, and I wish to compliment you on your staff.

The Chairman: Senators, we will adjourn until next Wednesday.

The committee adjourned.

faudrait autoriser quiconque voulant transporter un conteneur de n'importe quel port vers un autre endroit ou vers un autre port à le faire. Cela permettrait à l'industrie nationale de tirer parti de cette capacité excédentaire et libérerait une capacité de transport pour les expéditeurs qui, comme ils sont situés dans les Prairies, sont loin des ports et ont du mal à obtenir le conteneur dont ils ont besoin.

Le sénateur Munson : Et si nous ne le faisons pas?

M. Prentice : Nous continuerons tout simplement à assumer ces faibles coûts additionnels.

Le sénateur Munson : Pouvons-nous rester concurrentiels si nous ne faisons rien en ce sens?

M. Prentice : Nous ne serons pas aussi concurrentiels. Comme je l'ai dit, ce sont des frais peu importants multipliés par des millions de transactions. Cela s'inscrit dans le cadre des justifications de notre approche aux ententes de libre-échange. Les tarifs douaniers sont déjà relativement faibles, mais ils s'ajoutent à des millions de transactions et découragent l'activité et la création. Nous ne voulons pas faire cela. Nous voulons avoir une société et une économie souple et solide.

La présidente : Messieurs les sénateurs, avez-vous d'autres questions?

Monsieur Prentice et monsieur Kosior, je vous remercie beaucoup d'avoir été parmi nous ce soir. Vous nous avez certainement appris beaucoup de choses ce soir.

N'hésitez pas à nous envoyer d'autres informations. Vous avez étudié toutes les questions que nous examinons et si vous estimez devoir nous fournir d'autres renseignements, n'hésitez pas à les adresser à notre greffier. Elles seront remises à nos membres.

M. Prentice : Permettez-moi tout simplement de vous remercier de nous avoir invités ce soir en nous donnant l'occasion d'attirer votre attention sur ce point. J'ai beaucoup apprécié vos questions et je vous serai gré de féliciter votre personnel de notre part.

La présidente : Sénateurs, nous reprendrons nos travaux mercredi prochain.

La séance est levée.

Wednesday, November 1, 2006:

individuals:

Barry E. Prentice, Professor, Asper School of Business, University
of Manitoba;

Dr. Jake M. Kosior.

Le mercredi 1^{er} novembre 2006 :

À titre personnel :

Barry E. Prentice, professeur, Asper School of Business, Université
du Manitoba;

M. Jake M. Kosior.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Tuesday, October 17, 2006:

Finance Canada:

Dean Beyea, Chief, Trade in Goods, International Trade Policy Division, International trade and Finance;

Sylvie Larose, Policy Analyst, trade in Goods, International Trade Policy Division, International Trade and Finance;

Geoffrey MacMillan, Tax Policy Officer, general Operations and Border Issues, Sales Tax Division, Tax Policy Branch.

Canada Border Services Agency:

Brent Patten, Manager of the Carrier and Cargo Policy Unit, Commercial Policy Division within the Border and Compliance Programs Directorate in Admissibility Branch.

Wednesday, October 25, 2006:

As an individual:

Dr. Michael C. Ircha, Professor of Civil Engineering, University of New Brunswick (by video conference).

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Le mardi 17 octobre 2006 :

Finances Canada :

Dean Beyea, chef, Commerce des marchandises, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux;

Sylvie Larose, analyste de la politique, Commerce des marchandises, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux;

Geoffrey MacMillan, agent de la politique de l'impôt, Opérations générales et questions frontalières, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt.

Agence des services frontaliers du Canada :

Brent Patten, gestionnaire, Section de la politique visant les transporteurs et le fret, Division de la politique commerciale, Direction des programmes et de l'observation au sein de la Direction générale de l'admissibilité.

Le mercredi 25 octobre 2006 :

À titre personnel :

M. Michael, C. Ircha, professeur de génie civil, Université du Nouveau-Brunswick (par vidéoconférence).

(Suite à la page précédente)





First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Wednesday, November 8, 2006
Tuesday, November 21, 2006
Wednesday, November 22, 2006

Issue No. 5

First, second and third meetings on:

Bill C-3, An Act respecting international bridges
and tunnels and making a consequential
amendment to another act

APPEARING:
The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.
Minister of Transport,
Infrastructure and Communities

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :
L'honorable LISE BACON

Le mercredi 8 novembre 2006
Le mardi 21 novembre 2006
Le mercredi 22 novembre 2006

Fascicule n° 5

Première, deuxième et troisième réunions concernant :

Le projet de loi C-3, Loi concernant les ponts
et tunnels internationaux et modifiant
une loi en conséquence

COMPARAÎT :
L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député,
ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Champagne, P.C.	(or Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hays	Munson
(or Fraser)	Phalen
Johnson	Zimmer

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Comeau substituted for that of the Honourable Senator Eyton (*November 8, 2006*).

The name of the Honourable Senator Eyton substituted for that of the Honourable Senator Comeau (*November 9, 2006*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Champagne, C.P.	(ou Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hays	Munson
(ou Fraser)	Phalen
Johnson	Zimmer

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Comeau est substitué à celui de l'honorable sénateur Eyton (*le 8 novembre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Eyton est substitué à celui de l'honorable sénateur Comeau (*le 9 novembre 2006*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Tuesday, October 24, 2006:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Eyton, seconded by the Honourable Senator Angus, for the second reading of Bill C-3, An Act respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another Act.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The honourable Senator Comeau moved, seconded by the Honourable Senator Tkachuk, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 24 octobre 2006 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Eyton, appuyée par l'honorable sénateur Angus, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Comeau propose, appuyé par l'honorable sénateur Tkachuk, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, November 8, 2006
(15)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:45 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Champagne, P.C., Comeau, Dawson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (9).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, October 24, 2006, the committee began its consideration of Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act.

APPEARING:

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities

WITNESSES:*Transport Canada:*

Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure Programs;

Brian E. Hicks, Director, Bridge Policy and Programs;

Alain Langlois, Counsel, Legal Services.

The minister made an opening statement and, together with the other witnesses, answered questions.

At 8:05 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, November 21, 2006
(16)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:30 a.m., in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Champagne, P.C., Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (11).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 8 novembre 2006
(15)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Champagne, C.P., Comeau, Dawson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (9).

Aussi présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 24 octobre 2006, le comité entreprend son examen du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence.

COMPARAÎT :

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS :*Transports Canada :*

Evelyn Marcoux, directrice générale, Programmes des infrastructures terrestres;

Brian E. Hicks, directeur, Politiques et programmes des ponts;

Alain Langlois, avocat, Services juridiques.

Le ministre fait une déclaration d'ouverture puis, aidé des autres témoins, répond aux questions.

À 20 h 5, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 21 novembre 2006
(16)

traduction

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Champagne, C.P., Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (11).

Aussi présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, October 24, 2006, the committee continued its consideration of Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act.

WITNESSES:

Bridge and Tunnel Operators Association:

Thomas E. Garlock, President;

Ron Rienas, General Manager, Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority.

Mr. Garlock made an opening statement and, together with Mr. Rienas, answered questions.

At 10:40 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, November 22, 2006
(17)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 12:05 p.m., in room 356-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (10).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, October 24, 2006, the committee continued its consideration of Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act.

WITNESSES:

City of Windsor:

His Worship Eddie Francis, Mayor.

David Estrin, Legal Counsel.

Mr. Francis made an opening statement and, together with Mr. Estrin, answered questions.

At 1:12 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 24 octobre 2006, le comité poursuit son examen du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence.

TÉMOINS :

Association des administrateurs des ponts et des tunnels :

Thomas E. Garlock, président;

Ron Rienas, directeur général, Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority.

M. Garlock fait une déclaration d'ouverture puis, aidé de M. Rienas, répond aux questions.

À 10 h 40, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 22 novembre 2006
(17)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 12 h 5, dans la salle 356-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (10).

Aussi présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 24 octobre 2006, le comité poursuit son examen du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et les tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence.

TÉMOINS :

Ville de Windsor :

Son honneur M. Eddie Francis, maire;

David Estrin, conseiller juridique.

M. Francis fait une déclaration d'ouverture puis, aidé de M. Estrin, répond aux questions.

À 13 h 12, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, November 8, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act, met today at 6:45 p.m. to consider the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) presiding.

[*Translation*]

The Chairman: The meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications will now come to order. Today, we welcome Mr. Lawrence Cannon, Minister of Transport. Accompanying him are Ms. Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure Program, Mr. Bryan E. Hicks, Director, Bridge Policy and Programs, and Mr. Alain Langlois, Legal Counsel for the Department. Welcome to all of you. You have the floor, Minister.

[*English*]

Hon. Lawrence Cannon, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities: Honourable senators, it is with pleasure that I appear before you again, this time to discuss specifically Bill C-3, a bill referred to you by the Senate for your consideration.

To the best of my knowledge, this is the first time that the Senate and this committee have been asked to review a bill that deals with international bridges and tunnels. There were previous bills, Bill C-26 and Bill C-44, to be exact, but those bills died on the House Order Paper and therefore did not make it to the Senate.

I would suggest, Madam Chairman, that Bill C-3 goes further and is more complete than the other bills. I am therefore proud to speak to you about this bill this evening.

The last time I appeared before you, I spoke about strengthening our national transportation system through the adoption of strong federal policies and legislation. I also spoke to you about the importance of trade corridors to our country's economic well-being and the need to ensure that a safe, efficient, secure and sustainable transportation system is in place to support these trade corridors.

Of the many legislative initiatives introduced by my department this year, Bill C-3 touches upon all these issues. Bill C-3 applies to all of Canada's international bridges and tunnels. The bill does not differentiate between small or large bridges and tunnels; between those that carry vehicles, trains or both; or between those that are owned publicly or privately. The reason for this is simple: under the Constitution, the federal government is responsible for all these structures, no matter what shape or form they come in.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 8 novembre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence, se réunit aujourd'hui à 18 h 45 afin d'étudier le projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente : Je déclare ouverte la séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Aujourd'hui, nous souhaitons la bienvenue à M. Lawrence Cannon, ministre des Transports. Il est accompagné par Mme Evelyn Marcoux, directrice générale, programmes des infrastructures terrestres, de M. Bryan E. Hicks, directeur, politiques et programmes des ponts, ainsi que de M. Alain Langlois, conseiller juridique du ministère. Bienvenue à tous. Nous vous donnons maintenant la parole, monsieur le ministre.

[*Traduction*]

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités : Honorables sénateurs, c'est avec plaisir que je me présente de nouveau devant vous pour vous parler cette fois-ci du projet de loi C-3, Loi sur les ponts et tunnels internationaux, dont le Sénat vous a saisi à des fins d'étude.

À ma connaissance, c'est la première fois que l'on demande au Sénat et à votre comité d'examiner un projet de loi traitant des ponts et tunnels internationaux. Deux anciens projets de loi, à savoir les projets de loi C-26 et C-44, sont morts au Feuilleton à la Chambre des communes et, par conséquent, ne se sont pas retrouvés devant le Sénat.

J'estime, madame la présidente, que le projet de loi C-3 va beaucoup plus loin et est plus complet que ces autres projets de loi et c'est pourquoi je suis fier de vous le présenter ce soir.

La dernière fois que je me suis adressé à vous, j'ai discuté du renforcement de notre réseau de transport national grâce à l'adoption de politiques et de lois fédérales solides. J'ai également discuté de l'importance des corridors commerciaux pour la prospérité économique de notre pays et de la nécessité d'assurer qu'un réseau de transport sécuritaire, efficace, sûr et durable est en place pour appuyer ces corridors commerciaux.

De toutes les multiples mesures législatives présentées par mon ministère cette année, le projet de loi C-3 traite de l'ensemble de ces questions. Il s'applique à tous les ponts et tunnels internationaux du Canada. Le projet de loi n'établit pas de distinction entre les petits ou les grands ponts et tunnels, entre ceux sur lesquels circulent des véhicules, des trains ou les deux, ou entre ceux de propriété publique ou privée. La raison en est simple : en vertu de la Constitution, le gouvernement fédéral est responsable de ces structures dans leur intégralité, peu importe leur forme.

[Translation]

To date, no law has been adopted by Parliament that has clarified the extent of the federal government's role when it comes to international bridges and tunnels in general, and that provides the government with concrete tools with which to consistently exercise this jurisdiction. The tools provided by Bill C-3 include the establishment of administrative processes for approving the construction of new bridges and tunnels. Also included are the powers to make regulations in the areas of security and safety, operation and use, and repair and maintenance, and certain extraordinary powers, such as the power to make ministerial orders for necessary repairs, and emergency directions in the face of security threats.

Honourable senators, in your review of this bill, you will learn that over the years, over 50 special acts of Parliament have been adopted to deal with half that number of bridges and tunnels. In most cases, these special acts were enacted for the purpose of approving the original construction of these structures, and rarely did they focus on issues such as safety and security. Regrettably, times have changed and Bill C-3 is needed to address these issues.

On the issue of security, the last time I was before you, I made reference to this government's commitment to invest in national security. Border security, in particular, is a priority of this government. At least since 9/11, the issue of security has also been a priority for the owners and operators of Canada's international bridges and tunnels. Many have invested significant time and resources in improving the security of their structures.

The reality of today is that these security measures must be regularly assessed and updated to meet new security threats. Bill C-3 would enable the government to play a greater oversight role in this area. It will promote the sharing of security information between the government and the bridge and tunnel owners and operators, and will empower the government to make regulations on issues such as what type of security measures should be imposed, and how often these measures should be re-evaluated.

[English]

While the safety and security of Canadians is always our first priority, we must also recognize that our international bridges and tunnels play a crucial role in Canada's economy and are also deserving of our protection. It is interesting to note that the four busiest border crossings between Canada and the United States, in terms of both traffic and trade, are all bridges. Trade also translates into jobs, so protecting trade also means protecting jobs. At last count, more than 860,000 Canadians were employed in the transportation industry

[Français]

Jusqu'à maintenant, le Parlement n'a adopté aucune loi qui clarifie la portée du rôle du gouvernement fédéral lorsqu'il est question de ponts et tunnels internationaux en général, et qui offre au gouvernement des outils concrets avec lesquels il peut exercer sa compétence de façon uniforme. Les outils fournis par le projet de loi C-3 comprennent l'établissement de processus administratifs visant l'approbation de la construction de nouveaux ponts et tunnels. On y compte également le pouvoir de prendre des règlements dans les domaines de la sûreté et de la sécurité, de l'exploitation et l'usage, de l'entretien et de la réparation, ainsi que certains pouvoirs extraordinaires comme le pouvoir d'édicter des ordres du ministre pour des réparations nécessaires et la prise de directives d'urgence en cas de menace à la sûreté.

Honorables sénateurs, au cours de l'étude de ce projet de loi, vous apprendrez qu'au fil des années, plus de 50 lois spéciales du Parlement ont été adoptées visant la moitié du nombre de ponts et tunnels. Dans la majorité des cas, ces lois spéciales ont été promulguées afin d'approuver la construction initiale de ces structures et ont rarement traité des questions comme la sécurité et la sûreté. Malheureusement, les temps ont changé et le projet de loi C-3 est nécessaire pour régler ces questions.

En ce qui concerne la sûreté, la dernière fois que je me suis présenté devant vous, j'ai fait mention de l'engagement de ce gouvernement à investir dans la sûreté nationale. La sûreté frontalière, notamment, constitue une priorité pour ce gouvernement. Depuis le 11 septembre, la sûreté est également devenue une priorité pour les propriétaires et exploitants de ponts et tunnels internationaux du Canada. Plusieurs d'entre eux ont investi du temps et des ressources considérables pour accroître la sûreté de leurs structures.

La réalité d'aujourd'hui fait en sorte que ces mesures de sûreté doivent être évaluées et mises à jour régulièrement afin de répondre aux nouvelles menaces de la sûreté. Le projet de loi C-3 permettrait au gouvernement de jouer un plus grand rôle en matière de surveillance dans ce domaine. Il favorise le partage d'informations sur la sûreté entre le gouvernement et les propriétaires et exploitants de ponts et tunnels et habilite le gouvernement à prendre des règlements sur des questions comme le type de mesures de sûreté qui devraient être imposées et à quelle fréquence ces mesures devraient être réévaluées.

[Traduction]

La sécurité et la sûreté des Canadiens demeurent notre priorité absolue, mais nous devons également reconnaître que nos ponts et tunnels internationaux jouent un rôle crucial dans l'économie canadienne et méritent également notre protection. Il est intéressant de souligner que des six postes frontaliers les plus occupés au Canada et les plus importants sur le plan du trafic et du volume commercial, quatre d'entre eux sont des ponts internationaux. De plus, le commerce génère des emplois et la protection du commerce garantit également des emplois. Selon les

and over 40 per cent in the trucking business. The real challenge will be in choosing the right security measures that protect but do not hinder trade.

This bill also applies to rail bridges and tunnels. While they may not be as numerous as the international bridges and tunnels that carry vehicles, they are just as important to trade. In 2005, 17 per cent of Canada's trade in terms of value was transported by rail. On October 4 I told you that it is projected that the value of container traffic in 2020 will have more than doubled from what it is currently, leading to the injection of \$10.5 billion per year into Canada's economy.

[Translation]

On another note, many of these bridges and tunnels were built years ago. And, while engineered to last many decades, it is a fact that this infrastructure will have to be renewed, and additional structures will have to be built.

Currently, the only way that government can give its approval for new construction or alterations to existing structures is by way of a special act.

Clearly, when House and Senate time is so precious, this is not the best solution. Bill C-3 proposes that this approval process be dealt with administratively, rather than legislatively.

Bill C-3 also proposes a second approval process, which was not found in any of the previous bills dealing with international bridges and tunnels, namely government approval of all transactions that affect the ownership or the operation of one of these structures.

The question you may ask is why have the government intervene in this area? It is true that some of the special acts that I have referred to do make this a condition to any transaction, but most do not.

The simple answer is that the nature of these assets requires it. If the government is to truly exercise oversight over these bridges and tunnels, it should know at all times who owns and operates them, and be able to ensure that these structures are being operated in accordance with government objectives, such as in the interest of national security.

[English]

Finally, Bill C-3 is an enabling piece of legislation. The regulations and guidelines to be adopted under this bill will circumscribe the extent of the government's involvement with respect to these structures. Much of the work has already been done, and still more lies ahead in the development of guidelines and regulations.

dernières données, plus 860 000 Canadiens travaillent dans l'industrie des transports et plus de 40 p. 100 dans le secteur du camionnage. Le défi véritable consiste à choisir les bonnes mesures de sûreté qui protègent, mais qui n'entravent pas le commerce.

Ce projet de loi s'applique également aux ponts et tunnels ferroviaires et bien qu'ils ne soient pas aussi nombreux que les ponts et tunnels internationaux empruntés par des véhicules, ils sont tout aussi importants pour le commerce. En 2005, 17 p. 100 du commerce du Canada en termes de valeur a été transporté par chemin de fer. Le 4 octobre, je vous ai dit que la valeur du trafic de conteneurs en 2020 devrait plus que doubler par rapport à la valeur actuelle, entraînant une injection de 10,5 milliards de dollars par année dans l'économie canadienne.

[Français]

D'autre part, plusieurs de ces ponts et tunnels ont été construits il y a de nombreuses années. Même si elles ont été bâties pour durer plusieurs décennies, ces infrastructures doivent être renouvelées et d'autres structures doivent être construites.

À l'heure actuelle, le gouvernement ne peut donner son approbation pour une nouvelle construction ou une modification à des structures existantes que par le biais d'une loi spéciale.

Puisque le temps est si précieux pour la Chambre et le Sénat, il est évident qu'il ne s'agit pas de la meilleure solution. Le projet de loi C-3 propose que ce processus d'approbation soit traité de façon administrative plutôt que par voie législative.

Le projet de loi C-3 propose également un second processus d'approbation qui ne se retrouve dans aucun des projets de loi précédents traitant des ponts et des tunnels internationaux. Ce processus consiste en l'approbation par le gouvernement de toutes les transactions qui ont eu une incidence sur la propriété ou l'exploitation de l'une de ces structures.

Vous pouvez vous demander pourquoi le gouvernement interviendrait dans ce domaine. Il est vrai que certaines des lois spéciales dont j'ai fait mention exigent une approbation comme condition à toute transaction, mais la majorité ne le font pas.

La réponse, bien simple, est que la nature de ces biens l'exige. Si le gouvernement veut véritablement assurer une surveillance de ces ponts et tunnels, il devra savoir en tout temps qui en sont les propriétaires et les exploitants, et être en mesure d'assurer que ces structures sont exploitées conformément aux objectifs du gouvernement, notamment dans l'intérêt de la sécurité nationale.

[Traduction]

Enfin, le projet de loi C-3 constitue une mesure législative habilitante. Les règlements et lignes directrices qui doivent être adoptés en vertu de ce projet de loi délimiteront la portée de la participation du gouvernement à l'égard de ces structures. Beaucoup de travail a déjà été accompli en ce sens, mais il en reste beaucoup à faire.

I can tell you that during the many consultations with stakeholders, the majority have been very supportive of this initiative. The government has clearly demonstrated its willingness to consider stakeholder input, and the House of Commons amended the bill during third reading in response to concerns raised by a municipal government. The issue dealt with the federal government's obtaining municipal input into the decision-making process for construction, alteration or change of ownership in an international bridge or tunnel. This bill as amended includes provisions for the Minister of Transport to consult with other levels of government or individuals who may have direct interest in the matter.

It has also been suggested that building a second bridge beside an existing one is somehow different than constructing a new bridge. The Canadian Environmental Assessment Act requires a full review of the application for a new crossing or alterations to an existing structure. As such, this bill addresses both situations, and each will require Governor-in-Council approval.

Thank you, Madam Chairman and honourable senators, for allowing me to speak to you today about Bill C-3. I will be pleased to answer any questions you might have.

[Translation]

The Chairman: Clause 15 of the bill empowers the government to make regulations stipulating the types of vehicles that can use a bridge or the tolls that may be charged to bridge users. Certain stakeholders such as bridge owners and operators maintain that the authority to stipulate which vehicles can use the bridge is so considerable that ultimately it could affect their communities and their activities. Obviously, they have demanded that they be consulted before any decision is reached.

The House of Commons committee proposed a number of amendments, particularly with respect to subclause 15(2). A consultation mechanism was added. However, pursuant to subclause 15(2), the minister shall consult with local authorities or any interested party if he deems this to be necessary, under the circumstances. I believe that this was the compromise worked out by the House of Commons committee.

I would like to know why the bill does not require the minister to engage in consultations at all times. In the initial version of the bill, there was no mention at all of consultations. Now, however, there is a provision whereby consultations will take place provided the minister feels these are absolutely necessary. Why the reluctance to consult the main parties affected by the federal government's decisions?

Mr. Cannon: Thank you for your question. I will ask Mr. Hicks to address more specifically this aspect of the bill.

Je peux vous dire que jusqu'à maintenant, après quelques consultations auprès des intervenants, la plupart de ceux-ci ont manifesté un grand appui à l'égard de cette initiative. Le gouvernement a démontré clairement sa volonté de prendre en compte les avis des intervenants et la Chambre des communes a amendé le projet de loi en troisième lecture à la suite des préoccupations démontrées par une administration municipale. Il s'agissait de la question voulant que le gouvernement fédéral obtienne les commentaires des administrations municipales avant d'engager le processus décisionnel pour la construction, la modification ou le transfert de propriété d'un pont ou d'un tunnel international. Ce projet de loi, tel qu'il a été amendé, comprend des dispositions pour que le ministre des Transports consulte les autres ordres de gouvernement ou des particuliers qui pourraient avoir un intérêt direct dans le dossier.

On a aussi avancé que la construction d'un nouveau pont à proximité d'un pont existant est quelque peu différente de la construction seule d'un nouveau pont. La Loi canadienne sur l'évaluation environnementale exige un examen complet de toute demande visant la construction d'un ouvrage de franchissement ou la modification d'une structure existante. À ce titre, ce projet de loi aborde ces deux situations et exigera l'approbation du gouverneur en conseil dans chaque cas.

Je vous remercie, madame la présidente et honorables sénateurs, de m'avoir permis aujourd'hui de vous parler du projet de loi C-3. Je serai heureux de répondre à vos questions.

[Français]

La présidente : À l'article 15 du projet de loi, on accorde au gouvernement un pouvoir de réglementation important en lui permettant de préciser les types de véhicules pouvant utiliser le pont ou encore des droits à acquitter pour circuler. Certains intervenants comme des propriétaires exploitants de ponts soutiennent qu'un pouvoir aussi important que celui de déterminer le type de véhicules peut, ultimement, avoir un impact sur les activités et leurs communautés. Ils ont réclamé d'être consultés évidemment avant qu'une décision soit prise.

À la Chambre des communes, le comité a proposé des amendements, notamment avec le paragraphe 15(2) à l'article 15.1; on y ajoute un mécanisme de consultation. Par contre, le paragraphe 15(2) prévoit que le ministre consulte les autorités locales ou toute personne intéressée s'il est d'avis que, eu égard aux circonstances, il est nécessaire de le faire. Je pense que c'est le compromis qui a été établi par le comité de la Chambre des communes.

J'aimerais savoir pour quels motifs on n'a pas prévu que le ministre aurait une obligation de consultation en tout temps. Dans la première version du projet de loi, il n'y avait rien à ce sujet. Mais maintenant, avec cet amendement, on prévoit la consultation sous réserve que le ministre soit d'avis que c'est absolument nécessaire. Qu'est-ce qui explique les réserves à consulter les principales parties concernées par les décisions du gouvernement fédéral?

M. Cannon : Merci. Je vais demander à M. Hicks de répondre plus précisément à cet aspect du projet de loi.

[English]

Brian E. Hicks, Director, Bridge Policy and Programs, Transport Canada: Thank you for the question. For the construction or alteration of any international bridge, there is a requirement to do an environmental assessment process. That process involves extensive consultations. It was our view, in developing this bill, that to add another set of consultations after the one that had already been undergone for the environmental assessment was duplication. You would then end up asking what kind of consultations would you do for the environmental assessment and why would that be different than the consultations under this bill? That is why originally the bill did not include more consultations.

[Translation]

The Chairman: Some stakeholders argue that they were not consulted during the drafting stages of Bill C-3. In the case of the previous version of the bill, the former Bill C-44 which died on the Order Paper, stakeholders affected by the bill's provisions were consulted extensively. There is a major difference between Bill C-3 and Bill C-44. In Bill C-3, clauses 23 to 28 stipulate that any transaction involving the ownership, operation or monitoring of international bridges and tunnels requires prior federal government approval.

The Canadian Transit Company claims that it was not consulted on clauses 23 to 28 of Bill C-3. As the owners of the Ambassador Bridge, one of two privately owned bridges in Canada, the company would truly have liked to be duly consulted before the bill was tabled.

I understand that broad consultations were held in 2005 in conjunction with Bill C-44. Why did Transport Canada not consult with the stakeholders affected by the changes introduced in Bill C-3?

Mr. Cannon: I was told that the owners' association was consulted and that nothing could be done before the bill was actually tabled. No doubt Ms. Marcoux can provide a more detailed answer.

Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure Programs, Transport Canada: Consultations were held in conjunction with Bill C-44 and C-26, but then a new government was elected. At the time, we had been in contact with the Bridge and Tunnel Operators Association.

Obviously, at the drafting stage, consultations were more limited, but as soon as the bill was tabled, we took steps to explain the new clauses. We received broad, but not unanimous, support from the association. However, after explaining the reasons behind the new clauses, we were better able to address most of the concerns raised.

[Traduction]

Brian E. Hicks, directeur, Politiques et programmes des ponts, Transports Canada : Merci de poser la question. Lorsqu'on envisage de construire ou de modifier un pont international, un processus d'évaluation environnementale est exigé. Ce processus comporte de longues consultations. Lorsque nous avons élaboré ce projet de loi, nous avons jugé que ce serait faire double emploi que d'ajouter une autre série de consultations après celle qui aurait déjà été faite dans le cadre de l'évaluation environnementale. On pourrait se demander quelles consultations seraient faites pour l'évaluation environnementale et pourquoi elles seraient différentes des consultations prévues par ce projet de loi. C'est pour cette raison qu'à l'origine, le projet de loi ne prévoyait pas d'autres consultations.

[Français]

La présidente : Certains intervenants ont fait valoir qu'ils n'avaient pas été consultés à l'étape de la préparation du projet de loi C-3. Pour la version précédente, l'ancien projet de loi C-44 mort au *Feuilleton*, il y avait eu de vastes consultations auprès des intervenants qui étaient touchés par les dispositions du projet de loi. Il y a une différence importante entre le projet de loi C-3 et le projet de loi C-44; parce que dans le projet de loi C-3, avec les articles 23 à 28, on exige que toute transaction concernant la propriété, l'exploitation ou le contrôle des ponts et tunnels internationaux reçoive au préalable l'approbation du gouvernement fédéral.

La Canadian Transit Company prétend qu'elle n'a pas été consultée au sujet des articles 23 à 28 du projet de loi C-3. Comme elle est propriétaire du pont Ambassadeur, un des deux ponts privés au Canada, elle aurait vraiment souhaité être consultée en bonne et dû forme avant le dépôt du projet de loi.

Je comprends qu'une large consultation avait eu lieu en 2005 dans le cadre du projet de loi C-44. Pourquoi le ministère des Transports n'a-t-il pas consulté les intervenants touchés par les changements opérés dans le projet de loi C-3?

M. Cannon : On me dit que des consultations ont été faites auprès de l'association des propriétaires et qu'avant le dépôt du projet de loi nous ne pouvions procéder. Mme Marcoux peut sans doute ajouter à ma réponse.

Evelyn Marcoux, directrice générale, Programmes des infrastructures terrestres, Transports Canada : Les consultations avaient été menées pour les projets de loi C-44 et C-26, puis le gouvernement a changé. Nous étions alors en contact avec l'Association des opérateurs de ponts internationaux.

Évidemment, lorsqu'on rédige un projet de loi, les consultations sont plus limitées avant que le projet de loi soit déposé. Dès que le projet de loi a été déposé, nous avons fait des démarches pour expliquer les clauses additionnelles. Nous avons alors joui d'un appui important de la part de l'association. Ce n'était pas un appui unanime. Toutefois, après avoir expliqué le bien-fondé des clauses additionnelles, nous avons été plus en mesure de répondre à la plupart des inquiétudes soulevées.

The Chairman: The aim of clauses 13 and 14 seems clear. The provisions are aimed at increasing federal government oversight with respect to the state of repair of bridges.

Clause 13 authorizes Transport Canada to take whatever steps are necessary to maintain bridges and tunnels in good working condition. Clause 14 empowers the Governor in Council to make regulations respecting bridge and tunnel maintenance and repair.

You want to play a greater oversight role. Whatever you may have heard, do you really believe that there are problems today in terms of the maintenance and state of repair of international bridges?

Mr. Cannon: Based on our experience with the Jacques Cartier Bridge Company, we believe that bridge maintenance and repairs are carried out quickly on a regular basis. Following recent incidents — no doubt you will recall the collapse of the Concorde overpass in Laval — all federally owned structures were inspected, notably all bridges in the Montreal area. A visual inspection was conducted. However, regular annual inspections are done as part of a clearly defined procedure in place.

We want to establish the same kind of procedures to ensure that structures are regularly checked for problems that could go unnoticed.

The Chairman: You would like international bridges to be regularly checked as well?

Mr. Cannon: Yes.

The Chairman: And you would conduct these inspections on set dates?

Mr. Cannon: In the case of the Champlain Bridge, an inspection is conducted over a two-year period. A physical inspection of a set span of the bridge is done. Technicians on site check the bolts as well as the condition of the steel. Over a period of two years, the entire bridge is inspected. If memory serves me well, the operation costs several million dollars.

This is the kind of process that we are considering. Certain methods already employed could be incorporated into this operation.

[English]

Senator Zimmer: What screening technologies do they have such as X-rays? I presume they use things like that. What methods do they have to find out about these deteriorating bridges?

Mr. Cannon: The engineer is here so I will have him answer that question.

Mr. Hicks: There are all kinds of different techniques. It depends on the type of bridge and the way it was constructed. As you mentioned, if it is a concrete bridge and there is reinforcing steel, then you want to do X-rays and so on to see the condition of the steel and the voids in the concrete. In other bridges, if there is

La présidente : Avec les articles 13 et 14 du projet de loi, l'objectif semble évident. Les mesures consistent à accroître la surveillance du gouvernement fédéral quant à l'état des ponts.

L'article 13 permet au ministre des Transports de prendre les mesures nécessaires afin de maintenir en bon état les ponts et tunnels. L'article 14 accorde au gouverneur en conseil le pouvoir de réglementer sur l'entretien et la réparation des ponts et tunnels.

Vous désirez accroître la surveillance des ponts. Quelle que soit l'indication qui vous a été donnée, pensez-vous qu'il existe actuellement des lacunes dans l'entretien et la réparation des ponts internationaux?

M. Cannon : L'expérience que nous vivons présentement avec la Société des ponts Jacques-Cartier nous permet de croire que cette tâche s'effectue de façon régulière et avec célérité. Suite aux récents événements — vous vous rappellerez évidemment la chute du pont Concorde à Laval — on a procédé à une inspection de toutes les installations qui sont la propriété du gouvernement fédéral, notamment des ponts dans la région de Montréal. Cette inspection s'est faite de façon visuelle. Toutefois, elle se fait sur une base annuelle, de façon régulière, et dans le cadre d'un déroulement bien précis.

C'est cette même prévoyance que nous aimerions mettre en place pour s'assurer que les infrastructures soient régulièrement visitées et ne fassent pas l'objet de défaillances qui pourraient passer inaperçues.

Le président : Vous désirez faire de même pour les ponts internationaux?

M. Cannon : Oui.

Le président : Vous comptez effectuer cet exercice à des dates fixes?

M. Cannon : Dans le cas du pont Champlain, l'exercice se fait sur une période de deux ans. On fait une inspection physique du pont, sur une distance bien précise. Des techniciens sont sur les lieux et vérifient tant les boulons que la capacité de l'acier. Sur une période de deux ans, on réussit à faire l'ensemble de l'infrastructure. Cette démarche représente quelques millions de dollars, si je ne m'abuse.

La façon générale de faire que nous entrevoyons va précisément dans ce sens. Il existe déjà des méthodes que serions en mesure de mettre en application.

[Traduction]

Le sénateur Zimmer : Quelles techniques de dépistage utilisent-ils? Je présume qu'ils utilisent des radiographies, ce genre de choses. Quelles méthodes ont-ils pour évaluer les ponts qui se détériorent?

M. Cannon : L'ingénieur est ici et je vais lui demander de répondre à cette question.

M. Hicks : Il y a toutes sortes de techniques différentes. Tout dépend du type de pont et de la façon dont il a été construit. Comme vous l'avez dit, s'il s'agit d'un pont de béton avec une armature en acier, vous prenez des radiographies, entre autres, pour évaluer l'état de l'acier et les vides dans le béton. Pour

scour under the piers, we will send down divers who look in the river bed to see the condition of the piers. Each bridge type is peculiar and requires a different type of examination.

Senator Zimmer: I presume the X-rays will pick up the fissures and cracks that you cannot see by the naked eye?

Mr. Hicks: Yes.

Senator Tkachuk: Thank you for agreeing to meet with us. I have a couple of questions on the actual construction and management, to help us sort out what exists presently.

I notice in the briefing paper that was prepared by the Library of Parliament that there are two border crossings that are private. The rest are publicly owned, either singly or in partnership, but managed by private operators. Are they all managed by private operators?

Mr. Cannon: Ms. Marcoux can answer that. The governance structures in some cases are different. The one in Cornwall, for instance, is managed by The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated. The one in Fort Frances is private, and the Ambassador Bridge is private. There are different structures in terms of governance.

Ms. Marcoux: The international bridges are managed through Crown corporations that are under the jurisdiction of the Government of Canada or some authorities that would have mixed governance between the United States and Canada, while some are privately owned, as the minister explained.

Senator Tkachuk: Other than those two, the bridges are all privately managed even though they are publicly owned. They may be managed singly or in partnership between the two countries. Is that correct?

Ms. Marcoux: That is correct. The governance of Crown corporations, for instance, operates at arm's length from governments. They are de facto operating with their maintenance systems. The minister and Parliament have oversight over their corporate plan.

Senator Tkachuk: They are the shareholders?

Ms. Marcoux: Yes. As you know, they have a different governance system than if they were a department, for instance.

Senator Tkachuk: Let us deal with the privately owned ones first. If they wish to build new facilities and there is ongoing construction with companies involved from both sides of the border, do they merge to put all of this together? They both work under different jurisdictions and different laws. How do they get that organized?

Mr. Cannon: Are you referring to the under the bill in front of you or as it is done now?

Senator Tkachuk: How will they do it under the proposed legislation in front of us now? How will that happen?

d'autres ponts, s'il y a affouillement sous les piles, des plongeurs iront examiner l'état des piles dans le lit de la rivière. Chaque pont a ses particularités et nécessite un examen différent.

Le sénateur Zimmer: Je présume que les radiographies détecteront les fissures et les failles qu'on ne peut voir à l'œil nu?

M. Hicks: Oui.

Le sénateur Tkachuk: Merci d'avoir accepté de nous rencontrer. J'ai quelques questions sur la construction et la gestion, qui pourraient nous aider à comprendre ce qui existe présentement.

Je remarque dans les notes d'information préparées par la Bibliothèque du Parlement que deux points de passage transfrontaliers appartiennent à des intérêts privés. Les autres appartiennent à des entités publiques, soit exclusivement soit en partenariat, mais ils sont exploités par le secteur privé. Sont-ils tous gérés par des entreprises privées?

M. Cannon: Mme Marcoux peut répondre à cette question. Les structures de gouvernance dans certains cas sont différentes. Le pont de Cornwall, par exemple, est géré par Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée. Le pont de Fort Frances est privé, de même que le pont Ambassador. Les structures de gouvernance sont différentes.

Mme Marcoux: Les ponts internationaux sont gérés par des sociétés d'État qui relèvent du gouvernement du Canada ou par certaines autorités dont la gouvernance est partagée entre les États-Unis et le Canada, tandis que d'autres appartiennent à des intérêts privés, comme le ministre l'a expliqué.

Le sénateur Tkachuk: Mis à part ces deux-là, les ponts sont tous gérés par le secteur privé même s'ils appartiennent à des entités publiques. Ils peuvent être exploités par une seule entreprise ou en partenariat par des entreprises des deux pays. Est-ce exact?

Mme Marcoux: C'est exact. La gouvernance des sociétés d'État, par exemple, est indépendante des gouvernements. Elles veillent de facto aux systèmes d'entretien. Le ministre et le Parlement exercent une surveillance sur leur plan général.

Le sénateur Tkachuk: Elles sont les actionnaires?

Mme Marcoux: Oui. Comme vous le savez, leur système de gouvernance est différent de celui d'un ministère, par exemple.

Le sénateur Tkachuk: Parlons tout d'abord des ponts appartenant à des intérêts privés. Si on veut construire de nouvelles installations et que des entreprises de part et d'autre de la frontière participent aux travaux de construction, doivent-elles se fusionner pour mettre tout cela ensemble? Ces entreprises sont assujetties à des lois différentes, de différents pays. Comment s'organisent-elles?

M. Cannon: Voulez-vous dire dans le cadre du projet de loi à l'étude ou ce qui se fait à l'heure actuelle?

Le sénateur Tkachuk: Comment vont-elles procéder dans le cadre du projet de loi présentement à l'étude? Comment les choses vont-elles se faire?

Ms. Marcoux: Each bridge has a different governance system. This bill only regulates the Canadian side of the operation. They are used to managing together, the Canadian and the American sides, and they consult regularly about what steps they will take in terms of maintenance or capital investments. They meet in the middle. For example, the Peace Bridge is an authority that has American and Canadian staff on board. They have contracting procedures to ensure that Canadian and American contractors have access to the work and that sort of thing.

The bridge is very much managed in consultation. This bill will apply, as I said, to the Canadian side of the operation, which will be managed accordingly.

Senator Tkachuk: One section of the bill refers to incorporation by letters patent. Could you tell the committee what that means? Later clauses of the bill state that the Governor-in-Council, on the recommendation of the minister, may revoke those letters patent. I think it would be difficult for a government to go to a bank and ask for a loan if they knew the government could revoke the incorporation. How does that work? Why is it necessary to have that in the bill?

Alain Langlois, Counsel, Legal Services, Transport Canada: First, it needs to be stressed that there is no requirement in the bill that compels someone who wants to construct or operate a bridge to obtain letters patent. This measure provides an additional tool in terms of corporate structure that can be used to start a corporation that will construct or operate a bridge. You can either incorporate a company under the Canada Business Corporations Act and apply under the other provisions of the bill to construct or operate a bridge or tunnel or you could apply for letters patent.

You would normally not anticipate a private investor who wishes to operate or construct a bridge to ask for the issuance of letters patent. You would normally expect those companies to go under the Canada Business Corporations Act. However, where the governance structure includes a mixed element of public and private partnership, here is a tool that enables the government to issue letters patent.

To get to your point about the possibility of the Governor-in-Council's revoking letters patent, just to make it clear —

Senator Tkachuk: Just so it is clear, the letters patent exist in the case of a private company and the government doing a partnership.

Mr. Langlois: Ultimately, it will be the choice of the corporation. If a purely private corporation wants to have letters patent issued, then these tools are available for that corporation.

Basically, the provision in this bill allows for a choice. Either you go under the Canada Business Corporations Act or you ask for the issuance of letters patent. Under normal circumstances

Mme Marcoux : Chaque pont a un système de gouvernance différent. Ce projet de loi réglemente seulement la moitié canadienne de l'ouvrage. Les Canadiens et les Américains sont habitués à gérer ces choses ensemble et ils se consultent régulièrement pour déterminer les mesures qu'ils vont prendre pour l'entretien ou l'investissement de capitaux. Ils se rencontrent au milieu. Par exemple, l'autorité responsable du Peace Bridge est composée d'Américains et de Canadiens. Leurs procédures d'attribution de contrats font en sorte que les entrepreneurs canadiens et américains peuvent effectuer les travaux et ont accès à ce genre de choses.

La gestion du pont se fait en consultation. Comme je l'ai dit, ce projet de loi s'appliquera à la moitié canadienne de l'ouvrage, qui sera gérée en conséquence.

Le sénateur Tkachuk : Une partie du projet de loi porte sur la constitution de personnes morales par lettres patentes. Pouvez-vous dire au comité ce dont il s'agit? Un peu plus loin, une disposition du projet de loi précise que le gouverneur en conseil peut, sur recommandation du ministre, révoquer ces lettres patentes. Je crois que ce serait difficile pour un gouvernement de s'adresser à une banque pour demander un prêt en sachant que le gouvernement peut révoquer la constitution d'une personne morale. Comment cela fonctionne-t-il? Pourquoi est-il nécessaire de préciser cela dans le projet de loi?

Alain Langlois, avocat, Services juridiques, Transports Canada : Tout d'abord, il faut préciser que le projet de loi n'oblige personne qui souhaite construire ou exploiter un pont à obtenir des lettres patentes. Cette mesure donne un outil supplémentaire pouvant servir à mettre sur pied une société qui construira ou exploitera un pont. Vous pouvez former une société dans le cadre de la Loi canadienne sur les sociétés par actions et faire une demande en vertu des autres dispositions du projet de loi en vue de construire ou d'exploiter un pont ou un tunnel, ou vous pouvez demander des lettres patentes.

Normalement, un investisseur privé qui souhaite exploiter ou construire un pont ne demandera pas la délivrance de lettres patentes. Ces entreprises agissent habituellement dans le cadre de la Loi canadienne sur les sociétés par actions. Toutefois, lorsque la structure de gouvernance comporte un élément de partenariat public-privé, il s'agit d'un outil qui permet au gouvernement de délivrer des lettres patentes.

Pour répondre à votre question sur la révocation possible des lettres patentes par le gouverneur en conseil, il faut préciser...

Le sénateur Tkachuk : Pour bien nous comprendre, les lettres patentes existent dans le cas d'un partenariat entre une entreprise privée et le gouvernement.

M. Langlois : Ultimement, ce sera le choix de la société. Si une société entièrement privée souhaite obtenir des lettres patentes, alors ces outils sont à sa disposition.

Essentiellement, cet article du projet de loi vous donne le choix. Vous pouvez agir dans le cadre de la Loi canadienne sur les sociétés par actions ou encore demander la délivrance de lettres

you would not expect a private entity or a fully commercial proposal where you only have the private sector involved to ask for letters patent. It does not mean it is impossible. If they come in, there is that tool available to them.

With regard to the revocation of letters patent, subclause 29(4) of the bill does not give the Governor-in-Council a power that it does not already have. There is a principle in common law that implies that the power to issue implies the power to revoke. That principle in common law has been codified in subsection 31(4) of the Interpretation Act. That section codifies the principle that if the Governor-in-Council issues letters patent, it has the ability to take them back. This clause in Bill C-3 does not create a new power for the Governor-in-Council. It already has that power.

Senator Tkachuk: Why do you state it, if it already has that power?

Mr. Langlois: This clause directs the Governor-in-Council as to how a revocation of letters patent will be done. This bill requires the Governor-in-Council to issue a notice that the letters patent were issued and then allows for the publication of that notice in the *Canada Gazette*. This is a requirement that is not in the Interpretation Act.

To be clear, this clause does not give the Governor-in-Council a power it does not already have.

Senator Tkachuk: I am still not clear why you need it.

The way it has been described is that if these private groups or public groups want to do upgrading or build a new border crossing, an application, approval and a piece of legislation is required. Is that the way it is presently done?

Ms. Marcoux: It is not a piece of legislation. The purpose of this bill is to make it administrative. It would require the approval of the Governor-in-Council.

Senator Tkachuk: This bill is but proposed legislation. That is how it is done presently.

Ms. Marcoux: That is correct.

Senator Tkachuk: What this bill does is get rid of that one step in legislation. If someone wants to make a proposal, they make it directly to the minister. What is the process after that? Is there a regulatory body that advises the minister? Is there someone in Transport Canada who receives them? Does the chief of staff get it? How does it work?

Ms. Marcoux: In developing this, we went to Washington to look at how the Americans do it. They have something called the application pyramid process. We are trying to learn the good and the bad from that process. We are trying to simplify it and make it more user friendly.

As the bill states, and as the minister indicated, we will have to create regulations and guidelines. That is the process that will take place next.

patentes. En temps normal, on ne s'attend pas à ce qu'une entité privée ou une entreprise exclusivement commerciale et privée demande des lettres patentes. Cela ne veut pas dire que c'est impossible. Cet outil est à sa disposition si elle souhaite s'en servir.

En ce qui a trait à la révocation des lettres patentes, le paragraphe 29(4) du projet de loi ne donne au gouverneur en conseil aucun pouvoir qu'il n'a pas déjà. Il existe un principe en common law selon lequel le pouvoir de délivrance implique aussi le pouvoir de révocation. Ce principe de common law a été codifié au paragraphe 31(4) de la Loi d'interprétation. Ce paragraphe codifie le principe selon lequel si le gouverneur en conseil délivre des lettres patentes, il a le pouvoir de les révoquer. Cette disposition du projet de loi C-3 ne donne pas un nouveau pouvoir au gouverneur en conseil. Ce pouvoir existe déjà.

Le sénateur Tkachuk : Pourquoi donc le préciser, si ce pouvoir existe déjà?

M. Langlois : Cette disposition dicte au gouverneur en conseil la façon dont des lettres patentes seront révoquées. Le projet de loi exige que le gouverneur en conseil publie un avis disant que les lettres patentes ont été délivrées et prévoit la publication de cet avis dans la *Gazette du Canada*. Cette exigence ne se trouve pas dans la Loi d'interprétation.

Pour être clair, cette disposition ne donne au gouverneur en conseil aucun pouvoir qu'il n'a pas déjà.

Le sénateur Tkachuk : Je ne comprends toujours pas pourquoi vous devez le préciser.

Selon ce qui a été décrit, si des groupes privés ou publics veulent améliorer un point de passage ou en construire un nouveau, une demande, une approbation et une mesure législative sont nécessaires. Est-ce la façon de faire présentement?

Mme Marcoux : Ce n'est pas une mesure législative. L'objectif de ce projet de loi est d'en faire une mesure administrative. Il faudrait l'approbation du gouverneur en conseil.

Le sénateur Tkachuk : Ceci n'est qu'un projet de loi. C'est de cette façon que les choses se font présentement.

Mme Marcoux : C'est exact.

Le sénateur Tkachuk : Ce que fait ce projet de loi, c'est éliminer cette étape de la loi. Si quelqu'un veut faire une proposition, cette personne s'adresse directement au ministre. Quel est le processus après cela? Existe-t-il un organisme de contrôle qui conseille le ministre? Y a-t-il quelqu'un à Transports Canada qui les reçoit? Est-ce le chef de cabinet? Comment le système fonctionne-t-il?

Mme Marcoux : Lorsque nous avons élaboré ce projet de loi, nous sommes allés à Washington pour voir ce que font les Américains. Ils ont ce qu'ils appellent un processus pyramidal de demande. Nous essayons d'apprendre quels sont les avantages et les inconvénients de ce processus. Nous essayons de le simplifier et de le rendre plus facile à utiliser.

Comme il est précisé dans le projet de loi, et comme le ministre l'a indiqué, nous devons établir un règlement et des lignes directrices. Ce sera la prochaine étape.

Once that is in place, the application will come into the department. It will be processed through these steps of regulations. It will go through the environmental assessment process as per the act. The requirements under the Water Protection Act will continue to exist. The Fisheries and Oceans Canada permit will continue to be required. There will be an extensive consultation and regulatory process to go through. Eventually, a recommendation will be made by the minister through Governor-in-Council to approve the regulation.

Senator Tkachuk: I can see a private company going through the environmental process and everything else. However, if the government is applying unto itself, is there not a conflict of interest? I always find this strange. That is why I do not like Crown corporations. The government is the shareholder and it rules on the environmental policy of the Crown corporation.

Here you will have a government organization making an application. The government will be ruling on itself as far as environmental impact and all the rest of it. Maybe it is just I from Saskatchewan who sees a problem with this.

Mr. Cannon: Absolutely not. I think you are cutting the corner too quickly there. You have to remember we do not plunk a bridge in the middle of somewhere. We need the provinces to buy in because there must be roads that will lead to it. Environmental impact studies must be done. All the other provisions of legislation that generally govern this kind of thing will be present. I do not see the Crown being in a conflict of interest in this case.

One of the reasons we added that consultation process with municipalities was specifically to take care of concerns that municipalities might have, for instance, in the province of Quebec, in terms of their schema and in terms of how they develop their territories for years to come. That is a concern we want to look at.

Senator Phalen: My first question is somewhere in the vicinity of where Senator Bacon was. Having recently seen the news reports about the overpass collapse in Montreal, I would like to know who is currently liable if such an accident were to happen on any of the international bridges or tunnels. Would this proposed legislation change the legal liability?

Mr. Cannon: I am told that generally speaking all the operators have insurance to cover that kind of liability.

Senator Phalen: Has anything changed in that respect?

Mr. Cannon: No.

Senator Phalen: I received correspondence from the City of Windsor, dated September 19, in which they outline their concerns that this proposed legislation ignores the municipality in the decision-making process, even though the municipality will be directly impacted by any changes.

Can you or have you addressed any of the concerns of the municipalities?

Lorsque le système sera en place, la demande arrivera au ministère. Elle sera traitée suivant les étapes prévues dans le règlement. Le processus d'évaluation environnementale sera suivi conformément à la loi. Les exigences prévues dans la Loi sur la protection des eaux canadiennes continueront d'exister. Le permis de Pêches et Océans Canada sera encore exigé. Il faudra suivre un long processus de consultation et de réglementation. Ultimement, une recommandation sera faite par le ministre, par l'intermédiaire du gouverneur en conseil, pour l'approbation du règlement.

Le sénateur Tkachuk : Je peux très bien voir une entreprise privée se soumettre au processus environnemental et tout le reste. Toutefois, si le gouvernement s'adresse à lui-même une demande, n'y a-t-il pas un conflit d'intérêt? Cela me paraît toujours étrange. C'est pourquoi je n'aime pas les sociétés d'État. Le gouvernement est l'actionnaire et il se prononce sur la politique environnementale de la société d'État.

Vous aurez ici une organisation gouvernementale qui présentera une demande. Le gouvernement décidera lui-même de l'impact environnemental et de tout le reste. Moi qui suis originaire de la Saskatchewan, je suis peut-être le seul à voir un problème ici.

M. Cannon : Absolument pas. Je crois que vous prenez trop rapidement des raccourcis. Vous devez vous rappeler que nous ne construisons pas un pont au beau milieu de nulle part. Les provinces doivent donner leur accord parce qu'il faut des routes qui conduiront au pont. Des études sur l'impact environnemental doivent être effectuées. Toutes les autres dispositions législatives qui régissent habituellement ce genre de chose seront appliquées. Je ne vois pas comment le gouvernement serait en conflit d'intérêt dans ce cas.

Nous avons ajouté ce processus de consultation auprès des municipalités notamment pour répondre aux préoccupations qu'elles pourraient avoir, par exemple au Québec, en ce qui a trait à leur schéma et à la façon dont elles développent leurs territoires pour les années à venir. C'est une préoccupation dont nous voulons tenir compte.

Le sénateur Phalen : Ma première question se rapproche de ce que disait le sénateur Bacon. Ayant vu récemment les reportages sur l'effondrement du viaduc à Montréal, j'aimerais savoir qui, à l'heure actuelle, serait responsable si pareil accident se produisait sur un des ponts ou des tunnels internationaux. Ce projet de loi changerait-il la responsabilité légale?

M. Cannon : On me dit qu'en général, tous les exploitants ont une assurance pour couvrir ce type de responsabilité.

Le sénateur Phalen : Y a-t-il un changement à cet égard?

M. Cannon : Non.

Le sénateur Phalen : J'ai reçu une lettre de la Ville de Windsor, en date du 19 septembre, dans laquelle on se dit inquiet que le projet de loi proposé n'inclue pas la municipalité dans le processus de prise de décision, même si celle-ci sera directement touchée par un changement quelconque.

Pouvez-vous répondre ou avez-vous répondu aux préoccupations des municipalités?

Mr. Cannon: At the outset I will indicate to you that of course this is federal jurisdiction. That is the first point I want to mention.

Second, I was responding to the senator's question in terms of the consultation process. We did introduce amendments to be able to take care of those concerns to make sure that we do not literally railroad a bridge or a tunnel into some place without having spoken to the interested parties, the stakeholders or the municipalities. In that regard, the bill does cover those aspects.

Senator Phalen: They seem to be using two acts to support their claim. One is the 1921 act incorporating the Canadian Transit Company and another is a 1927 act incorporating the Detroit and Windsor Subway Company. The latter act states that the companies shall not construct or operate any of the works mentioned in the act along, under or over any highway, street or public place without first obtaining the consent expressed by the bylaw of the municipality having jurisdiction over such highway, street or other public place and upon terms to be agreed upon with the municipality. Do these acts still have any force?

Mr. Cannon: I will let our lawyer respond to that, but I think that the legislation you are talking about pertains to the construction period. As you well know, before authorizing construction of a bridge or tunnel, many municipalities must ensure that it respects the urban plan, the rules and the regulations, the bylaws, et cetera, in terms of its construction. I would suspect that is what we are referring to.

Mr. Langlois: The minister answered the question. The act puts conditions on construction and initial operation. They had to consult the municipal official and get an approval of the bylaw. The passage you refer to is accurate.

This infrastructure has been constructed and the operation is started without telling you that these bills are spent, construction has now been completed so the conditions have been met. This bill will apply to future construction. If someone wants to construct new infrastructure, the conditions that will have to be met will be the ones in the bill in front of you.

Windsor would like to have — I do not want to call it a veto power — a right to approve construction and operation. The government addressed that concern through the amendment that was made in the House committee, to have the minister consult with the municipalities that are implicated through the construction operation.

Senator Phalen: Has anyone spoken to officials at the City of Windsor since I received this letter on September 19?

Ms. Marcoux: What is the date of the letter?

Senator Phalen: September 19. I am just wondering if they are happy or still upset or what?

M. Cannon : Pour commencer, je vais vous dire qu'il s'agit évidemment d'une compétence fédérale. C'est le premier point que je veux souligner.

Deuxièmement, je répondais à la question du sénateur concernant le processus de consultation. Nous avons apporté des amendements pour tenir compte de ces préoccupations, afin de garantir que nous ne construiions aucun pont ni aucun tunnel à un endroit quelconque sans avoir parlé aux parties concernées, aux intervenants ou aux municipalités. À cet égard, le projet de loi couvre ces aspects.

Le sénateur Phalen : Elles semblent s'appuyer sur deux lois, la loi de 1921 constituant en corporation la Canadian Transit Company, et une autre loi de 1927 constituant en corporation la Detroit and Windsor Subway Company. Cette dernière précise ceci : « La Compagnie ne doit ni construire ni mettre en service, le long, au-dessous ou au-dessus d'une voie publique, d'une rue ou d'un autre lieu public, aucun des ouvrages énumérés en la présente loi, sans avoir au préalable obtenu le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité dont relève cette voie publique, cette rue ou cet autre lieu public, ni autrement qu'aux conditions convenues avec ladite municipalité. » Ces lois sont-elles encore en vigueur?

M. Cannon : Je vais laisser notre avocat répondre à cette question, mais je crois que la loi dont vous parlez porte sur la période de construction. Comme vous le savez très bien, avant d'autoriser la construction d'un pont ou d'un tunnel, de nombreuses municipalités doivent garantir que cette construction respecte le plan d'urbanisme, les règles et la réglementation, les règlements municipaux, et cetera. Je crois que c'est ce dont nous parlons ici.

M. Langlois : Le ministre a répondu à la question. La loi impose des conditions sur la construction et l'exploitation initiale. Ils devaient consulter les représentants municipaux et obtenir une approbation, par règlement. L'extrait que vous avez lu est exact.

Cet ouvrage a été construit et l'exploitation a commencé; la construction est maintenant terminée et donc les conditions ont été respectées. Ce projet de loi s'appliquera aux constructions futures. Si quelqu'un veut construire un nouvel ouvrage, les conditions qui devront être respectées sont celles que prévoit le projet de loi à l'étude.

Windsor aimerait avoir — je ne veux pas parler d'un veto — le droit d'approuver la construction et l'exploitation d'une structure. Le gouvernement a donné suite à cette préoccupation au moyen de l'amendement apporté par le comité de la Chambre, de sorte que le ministre consultera les municipalités qui sont visées par les travaux de construction.

Le sénateur Phalen : Est-ce que quelqu'un a parlé aux représentants de la Ville de Windsor depuis que j'ai reçu cette lettre le 19 septembre?

Mme Marcoux : Quelle date porte cette lettre?

Le sénateur Phalen : Le 19 septembre. Je me demande simplement si les représentants sont satisfaits ou encore inquiets.

Ms. Marcoux: I believe they are coming to testify here at the end of the month.

Senator Phalen: I know that.

Ms. Marcoux: Regarding the new crossing in Windsor, an extensive consultation process is happening right now with four levels of government — the Province of Ontario, the federal government, Michigan and the federal government of the United States. That foursome is going through an extensive consultation process and the City of Windsor is totally involved.

Over and above what we had in the bill for the Canadian Environmental Protection Act, additional consultations were added to this bill at the request of the City of Windsor in two or three different clauses to give another voice to Windsor in the consultation process. I do not know if they are happy, but I would argue that we have accommodated that request very well.

Senator Phalen: Thank you.

[Translation]

Senator Dawson: Minister, this is the first opportunity that I have had to congratulate you. I have not always agreed with your choices, but clearly, you stand by your political beliefs and I respect that.

I have known you for 35 years, as a businessman, as a provincial minister and as a consultant. Faced with a project affecting one company in particular and representing 25 per cent of the market, I think the old Lawrence Cannon would have met with stakeholders before adopting a bill. As I see it if, indirectly, they are about to lose control of their company, then I think their concerns should at least be heard.

The truth of the matter is that your decisions affect them. I understand that there are municipal, provincial and joint corporations, but one private stakeholder is affected more than any other. I received a letter saying that you had refused to meet with them. The old Lawrence Cannon that I knew would have happily met with these people, if their company was affected. As a consultant, I am sure you requested meetings on occasion with individuals. Why then, Minister, at a time when you are announcing public-private partnerships in Quebec and asking private companies to invest in projects, are you refusing to speak to those directly concerned?

Mr. Cannon: I am happy to welcome you to Canada's Parliament. Since you mentioned Autoroute 30, you are absolutely right. The Prime Minister and the provincial premier announced an amazing project. When you said that departmental officials had refused to discuss the bill with the Ambassador Bridge authority, I have to tell you that we are open to discussions. If people want to discuss matters with us, all they need to do is write —

Mme Marcoux : Je crois qu'ils vont venir témoigner ici à la fin du mois.

Le sénateur Phalen : Je le sais.

Mme Marcoux : Concernant le nouvel ouvrage à Windsor, les quatre paliers de gouvernement — la province de l'Ontario, le gouvernement fédéral, le Michigan et le gouvernement fédéral des États-Unis — procèdent actuellement à un long processus de consultation, et la Ville de Windsor y participe pleinement.

En plus de ce qui figurait dans le projet de loi relativement à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, des dispositions supplémentaires ont été prévues, à la demande de la Ville de Windsor, dans deux ou trois articles du projet de loi pour donner une autre voix à la ville dans le processus de consultation. Je ne sais pas si elle en est satisfaite, mais je suis d'avis que nous avons très bien donné suite à cette demande.

Le sénateur Phalen : Je vous remercie.

[Français]

Le sénateur Dawson : Monsieur le ministre, c'est la première occasion que j'ai de vous féliciter. Je n'ai pas toujours été d'accord avec vos choix, mais il est clair que vous avez une conviction politique et je la respecte.

Je vous connais depuis 35 ans, comme homme d'affaires, comme ministre au provincial et comme consultant. Face à un projet de loi qui affecte une compagnie en particulier, qui représente 25 p. 100 du marché économique, je pense que l'ancien Lawrence Cannon aurait rencontré les individus avant de passer à un projet de loi. Je pense que si, indirectement, on est presque en train de prendre contrôle de leur compagnie, on devrait, au minimum, les écouter.

La réalité est que vos décisions les affectent. Je comprends qu'il y a des corporations municipales, des corporations provinciales, des corporations mixtes, mais il y a un joueur privé qui est plus affecté que tous les autres. J'ai reçu une lettre mentionnant que vous avez refusé de les rencontrer. L'ancien Lawrence Cannon que je connais aurait eu plaisir à rencontrer des gens, si cela affectait leur compagnie. Quand il était consultant, lui-même, il devait, de temps en temps, demander des rendez-vous à des gens. Je me demande pourquoi aujourd'hui, monsieur le ministre, au moment où vous êtes en train d'annoncer que vous faites des partenariats public-privé au Québec, que vous allez demander à des entreprises privées d'investir dans des projets, conjointement avec les gouvernements, vous refusez de parler avec des gens qui sont concernés.

M. Cannon : Je suis heureux de vous souhaiter aussi la bienvenue au Parlement du Canada. Puisque vous avez parlé de l'autoroute 30, vous avez absolument raison, c'est un projet extraordinaire qui a été annoncé par les deux premiers ministres. J'avoue bien franchement, lorsque vous indiquez qu'on a refusé, dans notre ministère, de discuter avec l'autorité de l'Ambassador Bridge, nous sommes ouverts aux discussions. Si les gens veulent nous parler, vous pouvez me citer une lettre...

[English]

Senator Dawson: We have requested on more than one occasion to meet with the Honourable Minister Cannon to discuss the above issues and we have not been granted an audience. In this case, because it is a private company and it is the only real player, if you will be doing private-public projects I think you should be indicating to the private industry that you will be cooperating.

[Translation]

Mr. Cannon: Senator, Ms. Marcoux has told me on several occasions that she met with stakeholders. If there are any other issues that warrant discussion throughout the course of the process, then I will be happy to examine them. I believe that to date, we have come up with a draft legislation that reflects a consensus of opinion. If there are any particular areas of concern, I invite people to communicate with Ms. Marcoux. We will review suggestions and proposed amendments. You are quite right to say that I am open to new suggestions. That is always the case. If I have learned one thing over the years, it is to be receptive to new ideas.

Senator Dawson: I have one last comment. I see that you have announced the new “Michel Fortier” autoroute than will cut through the riding of Vaudreuil, Mr. Fortier's riding of choice. I am a little surprised that you did not select Autoroute 50 for your announcement, given that all politics is local. However, I expect there will be another press conference at some other time.

The bill was the brainchild of the previous government, therefore we agree that we should move quickly on this initiative. However, the only real difference between Bill C-3 and the former bill is the way in which the private sector is treated. I ask that you talk with these stakeholders and see how the bill could be improved, if at all possible.

Mr. Cannon: Once again, I feel compelled to set the record straight. Autoroute 50 has been fully funded. There are no problems on that score. I get along extremely well with my counterpart Michel Després with whom I served in Quebec City. We have successfully developed a project in partnership with the Quebec government. The friendship forged over the years with my former colleague in the National Assembly enables me to state very clearly at this time that we can resolve issues. I hope that I can say the same of you, senator.

Ms. Marcoux: I would like to comment on two or three points. First of all, the operators of the Ambassador Bridge met with us on several occasions. I believe you also met with Mr. Garlock, the head of the Bridge and Tunnel Operators Association. The association had a problem with the toll issue. The clause was amended to address their concern and that problem was resolved. They also mentioned two other big concerns. The first was the requirement for a permit to construct or make alterations to a bridge. The federal Environment Act requires that consultations be held when changes are being proposed. It is important to recall the bill's main objective. The government has jurisdiction over

[Traduction]

Le sénateur Dawson : Nous avons demandé plus d'une fois à rencontrer l'honorable ministre Cannon pour discuter des questions mentionnées précédemment et on ne nous a pas accordé une rencontre. Dans le dossier qui nous occupe, étant donné qu'il s'agit d'une entreprise privée et qu'elle est la seule véritable partie intéressée, je crois que, si vous réalisez des projets publics-privés, vous devriez indiquer au secteur privé que vous entendez coopérer.

[Français]

M. Cannon : Sénateur, Mme Marcoux m'a dit qu'à plusieurs occasions, elle a rencontré ces gens. S'il y a des points qui doivent être soulevés tout au long de ce processus, il me fera plaisir de les examiner. Je pense que jusqu'à présent, nous avons développé un projet de loi qui reflète le consensus que nous avons obtenu jusqu'à présent. S'il y a des éléments particuliers, j'invite les gens à reprendre le dialogue avec Mme Marcoux. Nous examinerons les suggestions et les amendements proposés. Vous avez absolument raison de dire que je suis ouvert; je suis toujours en mode écoute. Si j'ai appris quelque chose au cours des années, c'est bien cela.

Le sénateur Dawson : Un dernier commentaire. J'ai vu votre lancement pour l'autoroute « Michael Fortier » qui va passer dans le comté de Vaudreuil; le lancement officiel du choix de comté de M. Fortier. Je suis un peu surpris que vous n'ayez pas fait l'autoroute 50 avant parce que « all politics is local », mais on va attendre une autre conférence de presse.

Le projet de loi vient de l'ancien gouvernement, donc nous sommes d'accord et nous voulons être expéditifs. Cependant, le seul véritable changement entre l'ancien projet de loi et celui-ci, c'est la façon dont on traite le côté privé. Je vous demanderais de reconsidérer un peu, avec ces gens, ce qui pourrait être fait pour améliorer, si c'est le cas, le projet de loi.

M. Cannon : Encore une fois, je suis obligé de vous corriger. L'autoroute 50 est financée pleinement et totalement. Il n'y a pas de problèmes de ce côté. Je m'entends extrêmement bien avec mon collègue, Michel Després, avec qui j'ai siégé à Québec. Nous avons réussi à développer un projet en partenariat avec le gouvernement du Québec. L'amitié que j'ai pu développer depuis des années avec mon ancien collègue à l'Assemblée nationale me permet aujourd'hui de dire haut et fort que nous sommes capables de régler des dossiers. J'espère que je pourrais dire la même chose de vous, sénateur.

Mme Marcoux : J'ai trois ou quatre points à soulever. D'abord, les gens du pont Ambassadeur sont venus nous rencontrer à plusieurs reprises. D'emblée, je dois vous dire — vous allez également rencontrer M. Garlock, le président de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels — qu'ils avaient un problème sur le plan du péage. On a changé la clause pour rencontrer les besoins et on a répondu à ces attentes. Les gens du pont Ambassadeur ont aussi deux autres grandes inquiétudes. La première concerne la demande de permis relative à la construction ou à la modification sur un pont. La loi fédérale sur l'environnement demande qu'il y ait des

these infrastructures, but it has never given itself the right tools with which to exercise that jurisdiction. That is precisely what this bill does.

Second, by acknowledging that Parliament's time is valuable, the government wants to bring in an administrative measure instead of having to introduce new legislation each time a new bridge is constructed or alterations made. As such, this bill is a positive initiative that will serve the government and bridge operators well.

Two problems remain with respect to the Ambassador Bridge, namely construction and alterations. In our opinion, these international bridges are critically important to our international trade. The goal is to ensure —

[English]

— a free flow of goods, people and merchandise. It is the number one objective we are trying to achieve after the administrative objective.

I would argue that it is not unreasonable for the federal government to have access to reports on bridge structures or to information on who owns those bridges, for security and safety issues. It is not unreasonable to understand what changes will be made that could affect the flow of traffic or that could create problems for the commercial trade.

The other point causing problems for the Ambassador Bridge is the change of ownership for the operator and control. This clause was not created for the Ambassador Bridge; it was created for all international bridges. The objective, again, is for the government to understand who owns these structures. It is not meant to interfere with private sector enterprises that want to acquire or transfer a bridge, in the case of a succession for an estate or will. The government will do its due diligence to ensure a bridge is not falling into the hands of terrorist associations. That was the extent to which this clause was put in place.

We do not want to have someone own the bridge and then lease the bridge; that is why the subclauses are there. We need to know that an owner will not sublease a bridge to an undesirable party.

Those are the purposes of these clauses. We have tried to reassure the Ambassador Bridge and Fort Frances owners of these clauses.

Senator Mercer: You have me more confused than I was when we started. This confusion of publicly owned bridges managed by privately owned companies has confused the issue.

consultations par rapport à ces changements. Il faut regarder l'objectif numéro un du projet de loi. Le gouvernement a juridiction, mais il ne s'est jamais donné les outils appropriés pour exercer sa juridiction. C'est ce qu'on crée aujourd'hui.

Deuxièmement, en respectant le temps précieux du Parlement, on veut passer à une mesure plus administrative que d'arriver avec un projet de loi à chaque fois qu'on veut construire un nouveau pont ou faire une altération. Dans ce contexte, c'est une mesure positive qui va bien servir le gouvernement et les opérateurs de pont.

Deux problèmes demeurent par rapport au pont Ambassadeur. La construction et l'altération. A notre avis, ces ponts internationaux sont un cœur important pour notre commerce international. L'objectif est d'assurer...

[Traduction]

...la libre circulation des biens, des personnes et des marchandises. C'est là le principal objectif que nous nous efforçons d'atteindre, après celui d'ordre administratif.

À mon avis, il n'est pas déraisonnable que le gouvernement fédéral ait accès, pour des raisons de sûreté et de sécurité, aux rapports sur les structures des ponts ou à des renseignements sur l'identité des propriétaires de ces ponts. Il n'est pas déraisonnable de demander à être mis au courant des modifications qui seront apportées et qui sont susceptibles d'avoir des conséquences sur la fluidité de la circulation ou de créer des problèmes sur le plan des échanges commerciaux.

L'autre élément causant des problèmes pour le pont Ambassador concerne le changement de propriétaire dans le cas de l'exploitation et du contrôle. Cet article n'a pas été rédigé exclusivement pour le pont Ambassador; il a été rédigé pour tous les ponts internationaux. Encore une fois, le but visé est que le gouvernement sache qui possède ces structures. Cette disposition n'a pas pour but de mettre des bâtons dans les roues des compagnies privées qui souhaitent acquérir ou transférer un pont, dans le cas d'une succession ou d'un legs testamentaire. Le gouvernement agira avec toute la diligence raisonnable pour empêcher qu'un pont ne tombe aux mains d'une association terroriste. C'est dans ce but que cette disposition a été intégrée au texte.

Nous ne voulons pas que le propriétaire d'un pont le cède à bail, d'où la présence de ces paragraphes. Nous voulons recevoir l'assurance qu'un propriétaire ne va pas sous-louer un pont à une partie indésirable.

Voilà les raisons de ces dispositions. Nous avons tenté de rassurer les propriétaires des ponts Ambassador et Fort Frances quant à la nature de ces dispositions.

Le sénateur Mercer : Après vos propos, le dossier me semble plus confus qu'au départ. Cela vient du fait que des ponts de propriété publique soient gérés par des entreprises privées.

I agree with my colleague from Quebec. I think it is important, minister, that you find time to meet with the people. There are two major bridges in the process and, obviously, if the City of Windsor would like to meet, you should if you can. I leave that to you.

This was going to be my last question, but I will start with it first. The cost of delays at the Canada-U.S. border has been estimated to be \$12.5 billion per year. The context we are dealing with is extremely important to the country. Can you explain to me how the provisions of this bill will enhance the efficiency of operations at international crossings when they potentially increase the delays due to new layers of security at the crossings and may raise the cost of regulatory compliance?

Mr. Cannon: You are right in indicating that 28 per cent of our commerce and trade with the U.S. goes through the Windsor-Detroit crossing, either over the bridge or through the tunnel. Clearly, it is an important issue.

Generally, in terms of safety and even more security, to accelerate the flow of traffic we use a series of measures created by the government. The Americans are clearly preoccupied by the security issue. We add on layers to the risk management regime. At the same time, we ensure there is a free flowing regime in place.

A number of initiatives have been taken over the course of some time now in order to facilitate and to stabilize this irritant, as you mentioned. For instance, if I am not mistaken, in that area there is a system of screening freight rail cars. Screening will be done so that our American counterparts will not be worried about the goods entering their country.

We are redoing the Cornwall Bridge, and we will be allocating monies to build a new plaza where all of these issues will be addressed. We want to look at modernizing the information technology, to enhance security but increase the flow and rapidity with which we can get our goods to the United States.

Senator Mercer: I appreciate your comments on the Cornwall Bridge. I assume the cost of that will be borne by the federal government.

Mr. Cannon: Yes.

Senator Mercer: In your remarks, you said that the bill also includes the power to make regulations in the areas of security and safety, operation and use, and repair and maintenance, and that it includes certain extraordinary powers, such as the power to make ministerial orders for necessary repairs, and emergency directions in the face of security threats.

Je suis d'accord avec mon collègue du Québec. Il me paraît important, monsieur le ministre, que vous preniez le temps de rencontrer les gens. Le processus s'applique à deux grands ponts et, à l'évidence, si la ville de Windsor souhaite vous rencontrer, vous devriez accepter de le faire si cela vous est possible. Je vous laisse en juger.

Voici une question qui devait être ma dernière, mais je vais commencer par elle. On a estimé que le coût des retards à la frontière canado-américaine s'élevait à 12,5 milliards de dollars par année. Les échanges commerciaux sont extrêmement importants pour notre pays. Pouvez-vous m'expliquer en quoi les dispositions du projet de loi vont améliorer l'efficacité des opérations aux points de passage internationaux s'il y a des chances qu'elles prolongent les retards à cause de nouvelles mesures de sécurité aux points de passage et qu'elles fassent augmenter les frais d'observation des règlements chez les exploitants?

M. Cannon : Vous avez raison d'indiquer que 28 p. 100 de nos échanges commerciaux avec les États-Unis se font par le point de passage de Windsor-Detroit, que ce soit par le pont ou par le tunnel. De toute évidence, il s'agit d'une question importante.

En règle générale, pour ce qui est de la sûreté et surtout de la sécurité, nous accélérons la fluidité de la circulation au moyen d'une série de mesures prises par le gouvernement. Manifestement, la question de la sécurité préoccupe les Américains. Nous renforçons le régime de gestion des risques. Parallèlement, nous nous assurons qu'un régime de circulation fluide est en place.

Un certain nombre d'initiatives ont été prises ces derniers temps afin de limiter les effets de cet irritant, comme vous l'avez dit. Par exemple, sauf erreur de ma part, il y a dans ce secteur des installations d'inspection de wagons de marchandises. Nous exécuterons cette inspection, de manière à ce que nos partenaires américains n'aient pas à s'inquiéter des biens qui entrent dans leur pays.

Nous procédons à la réfection du pont de Cornwall et nous affecterons des crédits à la construction d'un nouveau complexe douanier, où on s'occupera de toutes ces questions. Nous allons étudier les moyens de moderniser les technologies de l'information afin de rehausser la sécurité, tout en augmentant la fluidité et la rapidité avec lesquelles nous pouvons expédier nos biens vers les États-Unis.

Le sénateur Mercer : Je vous remercie de ce que vous avez dit à propos du pont de Cornwall. Je suppose que c'est le gouvernement fédéral qui prendra ces coûts en charge.

M. Cannon : Oui.

Le sénateur Mercer : Vous avez déclaré que le projet de loi prévoit le pouvoir de prendre des règlements dans les domaines de la sûreté et de la sécurité, de l'exploitation et de l'usage, de l'entretien et de la réparation, ainsi que certains pouvoirs extraordinaires, comme le pouvoir d'édicter des ordres du ministre pour les réparations nécessaires et la prise de directives d'urgence en cas de menace à la sûreté.

Would that apply to all bridges, including the two privately owned bridges?

Mr. Cannon: That is correct.

Senator Mercer: Then you go on to say that security measures must be regularly assessed and updated to meet new security threats and that Bill C-3 would enable the government to play a greater oversight role in this area.

Who is paying the bill for the operation of those two private bridges?

Mr. Cannon: The operator will pay the bill.

Senator Mercer: We have regulations today that we are imposing on private enterprises, and they must comply. I am not suggesting we should not be concerned about safety and security. I just want to be clear on who is paying for this. The Government of Canada is paying for the bridge in Cornwall. Are the owners paying for the Ambassador Bridge and Fort Frances Bridge?

Mr. Cannon: That is correct.

Ms. Marcoux: The bridges are financed by tolls. Most bridges are self-sufficient and collect their revenues through tolls. They will use that toll money to implement safety and security measures.

Senator Mercer: I do not think they would be in business too long if they were not making money.

Ms. Marcoux: All I am saying is that that measure will apply to privately owned bridges as much as government-owned bridges. It will be provided through the toll structure.

Senator Mercer: I do not drive across the border often enough to remember the last toll I paid when I crossed the border in Gananoque. Are the tolls comparable from bridge to bridge? Are the tolls the same if I go across Cornwall or the Ambassador?

Ms. Marcoux: No. The tolls vary, and they are competitive.

Mr. Cannon: They are close in rates. That is what I am told.

Senator Mercer: Therefore, the government may be making money at the Peace Bridge. Do we own the Peace Bridge?

Mr. Cannon: Yes.

Senator Mercer: Do we make money in the same manner as the people who own the Ambassador Bridge in Windsor?

Mr. Hicks: The Peace Bridge charges tolls, and all of that money is reinvested into the bridge. Presently, extensive improvements are being made to the Canadian Plaza, funded by the tolls.

Senator Mercer: Are the improvements to the Canadian Plaza at Fort Frances and at the Ambassador Bridge borne by the owners of those two bridges?

Est-ce que cela s'appliquerait à tous les ponts, y compris aux deux ponts appartenant à des intérêts privés?

M. Cannon : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Vous affirmez ensuite qu'il faut régulièrement évaluer et mettre à jour les mesures de sécurité afin de les adapter aux nouvelles menaces à la sécurité et que le projet de loi C-3 permettrait au gouvernement de jouer un plus grand rôle de surveillance dans ce domaine.

Qui paie pour l'exploitation de ces deux ponts privés?

M. Cannon : L'exploitant assumera les coûts.

Le sénateur Mercer : Nous avons actuellement une réglementation que nous imposons à des entreprises privées et elles doivent s'y conformer. Je ne dis pas que nous ne devrions pas nous préoccuper de la sûreté et de la sécurité. Je souhaite savoir clairement qui assume ces coûts. Le gouvernement du Canada paie pour le pont de Cornwall. Est-ce que les propriétaires paient pour les coûts relatifs aux ponts Ambassadeur et Fort Frances?

M. Cannon : C'est exact.

Mme Marcoux : Les ponts sont financés par les péages. La plupart des ponts sont autosuffisants et leurs recettes proviennent des péages. L'argent recueilli par les péages servira à mettre en œuvre des mesures de sûreté et de sécurité.

Le sénateur Mercer : Je ne crois que leurs propriétaires pourraient rester en affaire s'ils ne faisaient pas d'argent.

Mme Marcoux : Tout ce que je dis, c'est que cette mesure s'appliquera aux ponts privés de la même manière qu'aux ponts qui sont la propriété de l'État. L'argent viendra du péage.

Le sénateur Mercer : Je ne franchis pas souvent la frontière en voiture. Je ne me souviens pas de ce que j'ai payé lorsque j'ai traversé la frontière à Gananoque. Est-ce que les droits de péage sont comparables d'un pont à l'autre? Est-ce qu'ils sont les mêmes selon que j'emprunte le pont de Cornwall ou le pont Ambassadeur?

Mme Marcoux : Non. Les droits de péage varient, mais la concurrence est vive.

M. Cannon : Il n'y a pas de grands écarts entre les tarifs. C'est ce qu'on me dit.

Le sénateur Mercer : Donc, il se peut que le gouvernement fasse de l'argent au pont de la Paix. Sommes-nous propriétaires du pont de la Paix?

M. Cannon : Oui.

Le sénateur Mercer : L'exploitation de cette infrastructure est-elle aussi rentable que celle du pont Ambassadeur à Windsor?

M. Hicks : Le pont de la Paix perçoit des péages et tout cet argent est réinvesti dans le pont. Actuellement, le complexe douanier canadien fait l'objet d'améliorations importantes et ces travaux sont financés par les péages.

Le sénateur Mercer : Est-ce que les améliorations faites à nos complexes douaniers à Fort Frances et au pont Ambassadeur sont prises en charge par les propriétaires de ces deux ponts?

Mr. Cannon: Yes.

Senator Mercer: Are they different owners?

Ms. Marcoux: Yes.

Senator Mercer: I find it curious we are doing it that way.

I wanted to address also the question of permits from the American side. I think Ms. Marcoux referred to them, and I understand from my research that the permits on the American side are referred to as presidential permits.

Ms. Marcoux: Yes.

Senator Mercer: I understand that the improvements they want to make to the Ambassador Bridge are to construct a new bridge next to the existing one. Have the permits been granted by the U.S. government, the Michigan government and the City of Detroit?

Mr. Cannon: No, not to our knowledge. We do not know that. If you have information in that regard, do you want to enlighten us?

Senator Mercer: No, I am speculating on information that I have. Maybe that will be cleared up in a meeting.

My concern is that we seem to be mixing apples and oranges here. I do not understand why we suddenly want to regulate these bridges. The Ambassador Bridge has been around since the early 1920s, and Fort Frances has been around for decades. Other than our natural concern for security since 9/11, is there another driving force behind our decision to implement these amendments?

Mr. Cannon: I think it is coherent public policy to be able to assume our responsibilities in the sector and spirit of our jurisdiction.

You are wondering why we have regulations. Fundamentally, the regulations will be gazetted in part one and in part two they will go through a consultation process. We will not just pull this out of our hats. All involved parties will be able to buy into this and comment on the regulations.

You have identified the security issues, but there is also the issue of the time factor. The same reasoning was behind Bill C-44 — whether the Government of Canada plays a role necessarily in its jurisdictions.

Senator Mercer: Minister, you brought up Bill C-44 and another bill as well. What was the other bill?

Mr. Cannon: Bill C-26.

Senator Mercer: Is this bill exactly the same as those two bills?

Mr. Cannon: No. I mentioned previously, for instance, that there are concerns about consultation with the municipalities. We have tagged that in terms of considerations. Ms. Marcoux will address the other issue.

M. Cannon : Oui.

Le sénateur Mercer : S'agit-il de propriétaires différents?

Mme Marcoux : Oui.

Le sénateur Mercer : Je trouve curieux que nous procédions de cette façon.

Je voulais aborder également la question des permis délivrés du côté américain de la frontière. Je crois que Mme Marcoux y a fait allusion et je crois comprendre, d'après ma recherche, que les permis du côté américain sont désignés sous l'appellation de permis présidentiels.

Mme Marcoux : Oui.

Le sénateur Mercer : Je crois comprendre qu'ils veulent construire un nouveau pont à côté du pont Ambassador. Est-ce que les permis ont déjà été accordés par le gouvernement des États-Unis, le gouvernement du Michigan et la ville de Détroit?

M. Cannon : Pas à notre connaissance. Nous ne le savons pas. Avez-vous des renseignements à ce sujet?

Le sénateur Mercer : Non, je ne fais qu'émettre des hypothèses. Ce point sera peut-être clarifié au cours d'une autre réunion.

Nous semblons mélanger les choux et les navets. Je ne comprends pas pourquoi nous voulons tout à coup régler les ponts. Le pont Ambassador existe depuis le début des années 1920, et le pont Fort Frances, depuis des décennies. Mis à part les enjeux de sécurité qui découlent des événements du 11 septembre, y a-t-il d'autres motifs qui sous-tendent ces amendements?

M. Cannon : Il est dans l'intérêt public d'avoir une politique cohérente qui nous permet d'assumer nos responsabilités dans notre champ de compétence.

Vous vous demandez pourquoi nous avons des règlements. Essentiellement, les règlements vont être publiés dans la partie I de la Gazette, et ensuite dans la partie II, aux fins de consultation. Tout va se faire dans la transparence. Les parties intéressées vont pouvoir participer au processus de consultation et exposer leurs vues sur la question.

Vous avez mentionné les enjeux de sécurité. À cela, il faut ajouter le facteur temps. Le projet de loi C-44 s'appuyait sur le même raisonnement — si le gouvernement du Canada a forcément un rôle à jouer dans ce champ de compétence.

Le sénateur Mercer : Monsieur le ministre, vous avez parlé d'un autre projet de loi en plus du C-44. De quel projet s'agissait-il?

M. Cannon : Du projet de loi C-26.

Le sénateur Mercer : Est-ce que ce projet de loi-ci est identique aux deux autres?

M. Cannon : Non. J'ai fait allusion, plus tôt, aux municipalités qui tiennent à être consultés. Nous en avons tenu compte dans le projet de loi. Mme Marcoux va aborder l'autre point.

Ms. Marcoux: The ownership clause is a new clause as well.

Senator Mercer: I do not understand the ownership clause. Are you saying that if I owned the Ambassador Bridge, before selling it I would have to advise the Government of Canada that I was going to sell the bridge to Senator Zimmer, for instance?

Mr. Cannon: Yes, for a very simple reason. I do not know Senator Zimmer. He might be a very fine gentleman, but — I think we mentioned this before — we are worried about terrorists. We want to know to whom bridges are being sold. That is one of the considerations.

Senator Mercer: Is there a possibility that the Government of Canada has concerns aside from that?

Mr. Cannon: No. There are no ulterior motives here. The Americans are extremely preoccupied by security around the borders. This is not something new for us. We are quite aware of that.

We have two challenges. One is to be able to respond in a reasonable and appropriate manner to those concerns. Second, you and I and all parties in the House of Commons and here in the Senate are preoccupied by our commerce and to ensure that our trade corridors run and flow efficiently and effectively so that our goods and services flow smoothly. Those are the challenges we want to address.

Senator Mercer: My last question is with regard to the environmental impact assessment that has been mentioned several times.

I assume that there are environmental assessment processes already in place on both sides of the border, so there should be no need for us to address those other than to say they must be followed.

Ms. Marcoux: Yes.

Senator Zimmer: Thank you for your remarks and candour. Sir, I am a good risk, but I do not want to buy a bridge.

I want to take a bit of a different slant. You mentioned that the minister had orders for necessary repairs, current condition, infrastructure, renew, build and rebuild. However, I am interested in the status of our international bridge infrastructure, not just the statistical data involving when they were built. More importantly, I am interested in a comprehensive, in-depth examination of what our status is. We have no idea where we are at. Could you enlighten us, Mr. Hicks?

Mr. Hicks: By status, do you mean the condition of the bridges?

Senator Zimmer: Yes. When were they built? How long have they been there? What is the comprehensive status of them?

Mme Marcoux : La disposition relative à la propriété est nouvelle.

Le sénateur Mercer : Je ne la comprends pas. Est-ce que cela veut dire que, si le pont Ambassador m'appartient et que je veux le vendre, je dois, avant de faire quoi que ce soit, informer le gouvernement du Canada de mon intention de vendre le pont au sénateur Zimmer, par exemple?

M. Cannon : Oui, pour une raison très simple. Je ne connais pas le sénateur Zimmer. C'est peut-être une personne très bien, mais — je pense que nous en avons déjà parlé — nous devons nous protéger contre les terroristes. Nous voulons savoir à qui les ponts vont être vendus. C'est un facteur parmi d'autres.

Le sénateur Mercer : Est-ce que le gouvernement du Canada aurait d'autres préoccupations, mise à part celle-là?

M. Cannon : Non. Il n'y a pas de motifs secrets. Les Américains sont très inquiets au sujet de la sécurité à la frontière. Ce n'est rien de nouveau. Nous en sommes conscients.

Nous avons deux défis à relever. D'abord, nous devons être en mesure de répondre de façon raisonnable et adéquate à ces inquiétudes. Ensuite, nous voulons tous, vous, moi, les députés et les sénateurs, que nos corridors commerciaux soient administrés de façon efficiente et efficace pour que nos biens et services puissent circuler librement. Voilà les défis auxquels nous devons nous attaquer.

Le sénateur Mercer : Ma dernière question porte sur l'étude d'impact environnemental, un sujet qui a été abordé à plusieurs reprises.

Je présume qu'il y a déjà des processus d'évaluation environnementale en place des deux côtés de la frontière, et que l'unique chose qui reste à faire, c'est de dire qu'ils doivent être respectés.

Mme Marcoux : C'est exact.

Le sénateur Zimmer : Merci pour vos explications et votre franchise. Monsieur, je constitue un bon risque, mais je ne veux pas acheter de pont.

Je voudrais aborder la question sous un angle différent. Vous avez dit que le ministre a le pouvoir d'édicter des ordres pour les réparations nécessaires, l'entretien, l'infrastructure, les réfections, la construction, la reconstruction. Ce qui m'intéresse, c'est l'état des ponts internationaux, pas uniquement les données statistiques touchant leur date de construction. Plus important encore, il faudrait procéder à un examen général et détaillé de ceux-ci. Nous n'avons aucun renseignement là-dessus. Pouvez-vous nous donner des précisions à ce sujet, monsieur Hicks?

M. Hicks : Vous faites allusion à l'état des ponts?

Le sénateur Zimmer : Oui. Quand ont-ils été construits? Depuis combien d'années existent-ils? Dans quel état général se trouvent-ils?

Mr. Hicks: Those are complex questions. There are 24 international bridges for vehicles, and there are nine international bridges for rail. They were all built at different times. Some of them go back to the early 1900s. In fact, most bridges are 40, 50 or 60 years old.

A number of bridges, by their legislation, are required to submit an engineering report to the Department of Public Works and Government Services. Not all international bridges are required to do so. A few of them do because of their legislation. We are aware of the status of those bridges. We monitor them, and we see the condition they are in.

Other bridges are not caught by their legislation. To be quite candid, we really do not know the condition of some of these bridges. The Fort Frances Bridge is privately owned. We do not have much information on its maintenance and repair.

Some international bridges are owned by provinces. The provinces own these bridges in an area of federal jurisdiction. What we are asking in this bill is for the provinces to share with us the information that they have on the condition of their bridges.

Generally speaking, these bridges are in good shape. The large bridges between Ontario and the U.S. charge tolls, and they use those tolls to keep the bridges in good shape. Most provinces have a regime to look after their bridges. We would like the provinces to share that information with us.

Senator Zimmer: Do we have any empirical evidence? I suspect the answer probably is that every bridge is different, but is there an average lifetime of bridges, or are they all so different that you cannot provide that information?

Mr. Hicks: They are all different. Many of these bridges were built with a lifespan of about 75 years. I would have to go back and check the numbers, but I think that the average age of all of these bridges is probably 40 or 45 years old, somewhere in that vicinity.

Just because a bridge is 75 years old does not mean it will fall down. What it means is that that was the lifespan it was designed for, and through recapitalization and rehabilitation a bridge can be strengthened to last longer.

We are finding that trucks are getting heavier and there are more and more trucks, so bridges are aging more quickly these days than they did in the past.

Senator Zimmer: If I can draw an analogy to that, it is almost like a human being. They say our age expectancy is up to 120 years old and it depends on how the body is treated on the way. It is a good analogy, because it depends on how you feed it, fix it and repair it.

My office was in touch with an expert in civil engineering who specializes in bridge research. We were told that there is an obvious need to formulate an effective policy to address the

M. Hicks : Ce sont-là des questions complexes. Il y a 24 ponts internationaux pour les véhicules, et 9 traverses de chemins de fer. Ils ont été construits à des époques différentes. Certains datent du début des années 1900. En fait, la plupart des ponts ont été construits il y a 40, 50 ou 60 ans.

Plusieurs ponts doivent, en vertu des lois qui les régissent, faire l'objet d'un rapport technique au ministère des Travaux publics et Services gouvernementaux. Cette exigence ne s'applique pas à tous les ponts internationaux, mais à seulement certains d'entre eux. Nous savons dans quel état se trouvent ces ponts. Nous les soumettons à des vérifications et inspections.

Il y a des ponts qui ne sont visés par aucune loi. Je dois dire, en toute honnêteté, que nous ne savons pas vraiment dans quel état ils se trouvent. Le pont Fort Francis appartient à des intérêts privés. Nous n'avons pas beaucoup de renseignements sur l'entretien et les réparations dont il fait l'objet.

Certains ponts internationaux appartiennent aux provinces. Elles contrôlent des ponts dans un domaine de compétence fédérale. Ce que nous demandons via ce projet de loi, c'est que les provinces partagent avec nous l'information qu'elles possèdent sur l'état de ces ponts.

De manière générale, ces ponts sont en bon état. Les ponts plus larges entre l'Ontario et les États-Unis imposent des droits de péage qui servent à couvrir les frais d'entretien. La plupart des provinces ont des programmes d'entretien. Nous aimerions qu'elles nous en fassent part.

Le sénateur Zimmer : Avez-vous des données empiriques là-dessus? Vous allez sans doute dire que chaque pont est différent, mais est-ce qu'ils ont une durée de vie moyenne, ou sont-ils à ce point différents que vous n'êtes pas en mesure de fournir cette information?

M. Hicks : Ils sont tous différents. Ces ponts ont, pour la plupart, une durée de vie moyenne de 75 ans. Je dois me renseigner, mais je pense que l'âge moyen des ponts est d'environ 40 ou 45 ans.

Or, le fait qu'un pont ait été construit il y a 75 ans ne signifie pas qu'il va s'écrouler. Cela signifie tout simplement qu'il a été conçu pour une durée de vie utile de 75 ans. Il peut être renforcé et durer plus longtemps s'il fait l'objet de travaux de réfection et de remise en état.

Nous constatons que les camions sont de plus en plus lourds et nombreux, ce qui fait que les ponts vieillissent beaucoup plus rapidement.

Le sénateur Zimmer : C'est comme dans le cas de l'être humain. On dit aujourd'hui que l'espérance de vie est de 120 ans, et que cela dépend de la façon dont on soigne le corps. L'analogie est bonne : tout est fonction de l'attention qu'on y accorde.

Le personnel de mon bureau a communiqué avec un ingénieur civil qui se spécialise dans la recherche sur les ponts. On nous a dit qu'il faut élaborer une politique efficace en vue de s'attaquer au

increasingly costly problem of bridge infrastructure, and the ministry made reference to that. We were informed that this is a problem of unprecedented scale and level of complexity.

They indicated there is a three-term solution: a short-term solution, as in screening methodologies to better identify unsafe bridges and an immediate attention to repair; a medium-term plan for better assessment of the impact of the economy and well-being of society and prioritization of resources; and a long-term strategy, which is more preventive, in the reduction of the overall costs of the problem through, for instance, new technology and innovation.

Do you have short-, medium- and long-term plans to try to address this?

Mr. Hicks: Your consultant was absolutely right that you need to have a plan to look after these bridges. However, the federal government finds itself in the awkward position of owning only five of the 24 international bridges.

In this bill we have said that owners are responsible for maintaining and looking after their bridge. We are asking them to share with us how they have done that so that we can assure Canadians that the bridges are safe. However, we are not saying that they must have a long-term plan to maintain their bridge. If a bridge becomes unsafe, then we are worried about it.

Senator Zimmer: Considering that our bridges are getting older and the level of service will gradually become more of a concern, is there a proactive plan to address the problem? I am thinking of a plan specifically related to detecting corrosion damage, which may have been a contributing factor in the disastrous failure of the Montreal overpass in September.

It is one thing to x-ray and find a fissure, crack or other problem, but it is another thing to have preventive maintenance or to build bridges in a way that will prevent such problems from occurring.

As an example, I watched the film *September 11* and the sequel, and the architect said the two towers should have stayed up. They made one critical mistake, and that was the insulation around the metal. Had insulation prevented the heat from melting the structure, the towers would have stayed up.

What do you do to fight the elements of corrosion, weather and ice breakup? What preventive measures do you use in building or maintaining bridges so that damage does not occur? That is very difficult because of the elements.

Mr. Hicks: Looking for new techniques keeps engineers employed. We are forever learning from past mistakes. When I was at university studying bridges we watched a film of the Tacoma bridge, which oscillated until it fell apart, and we learned from that. This past summer was the fortieth anniversary of the collapse of the Heron Road Bridge in Ottawa. Again, we learned from that. Engineers are continuing to learn.

problème de plus en plus coûteux que présentent les ponts, et le gouvernement en a fait mention. On nous a dit aussi qu'il s'agit d'un enjeu d'une ampleur et d'une complexité sans précédents.

Trois solutions ont été proposées : un plan à court terme, qui consiste à mettre au point des méthodes de vérification pour mieux cerner les ponts en mauvais état qui nécessitent des réparations immédiates; un plan à moyen terme pour mieux évaluer l'impact sur l'économie et le bien-être de la société, et mieux prioriser les ressources; et une stratégie à long terme axée sur la prévention, pour réduire les coûts d'ensemble par le biais, par exemple, de technologies nouvelles et innovatrices.

Avez-vous élaboré des plans à court, à moyen et à long termes pour régler ce problème?

M. Hicks : Votre consultant a tout à fait raison : nous devons nous doter d'une stratégie pour assurer l'entretien de ces ponts. Toutefois, le gouvernement fédéral a les mains liées puisque seulement cinq des 24 ponts internationaux lui appartiennent.

Le projet de loi précise que les propriétaires sont responsables de l'entretien et de la réparation des ponts. Nous voulons qu'ils nous fournissent des rapports à ce sujet pour que nous puissions dire aux Canadiens que les ponts sont sécuritaires. Toutefois, nous ne disons pas qu'ils doivent obligatoirement élaborer des plans à long terme pour assurer l'entretien des ponts. Par contre, si un pont présente des défaillances, nous allons nous en inquiéter.

Le sénateur Zimmer : Comme les ponts vieillissent et que leur entretien va devenir de plus en plus un enjeu, existe-t-il un plan proactif pour s'attaquer au problème? Je songe à un plan qui vise de manière précise à déceler les dommages causés par la corrosion, un facteur qui aurait pu contribuer à l'effondrement désastreux du viaduc de Montréal, en septembre.

On peut fort bien procéder à des analyses radiographiques et découvrir une fissure ou un autre problème, mais il faut prévoir des mesures d'entretien préventif ou construire des ponts de manière à éviter les problèmes de ce genre.

Par exemple, j'ai vu le film *Septembre 11* et la suite. L'architecte a dit que les deux tours auraient dû rester debout. Une erreur majeure a été commise : le matériau isolant autour du métal. Si ce matériau avait empêché la chaleur de s'attaquer à la structure, les tours seraient encore debout.

Quelles mesures prenez-vous pour combattre les éléments comme la corrosion, les intempéries, les débâcles? Quelles mesures préventives prenez-vous lors de la construction ou de l'entretien des ponts, pour éviter qu'ils ne subissent des dommages? Ces choses sont difficiles à prévoir en raison de tous ces éléments.

M. Hicks : La recherche de techniques nouvelles garde les ingénieurs occupés. Nous tirons toujours des enseignements des erreurs passées. J'ai vu, quand j'étais à l'université, un film sur le pont de Tacoma, qui a oscillé jusqu'au moment où il s'est écroulé. Nous avons tiré des leçons de cela. Il y a quarante ans, cet été, que le pont du chemin Heron, à Ottawa, s'effondrait. Encore une fois, nous avons tiré des leçons de cela. Les ingénieurs ne cessent jamais d'apprendre.

We have experimented with reinforcing bars that rust inside of a bridge. We have hooked up batteries to them to try to reduce the corrosion. We have covered them in coatings. The technology is always progressing.

Canada came up with a new bridge design code about two years ago. That code is light years ahead of where the old code was. We are continuing to learn.

Senator Zimmer: Do you talk to your counterparts around the world about their bridges and their technologies? If they have accidents, do you learn from those?

Mr. Hicks: Are referring to the department?

Senator Zimmer: Yes.

Mr. Hicks: Yes, we do. In fact, we belong to a number of organizations whose meetings and conferences we attend, and we continue to learn from them.

Senator Munson: This has been touched upon before, but I am curious to know, with all these consultations and discussions, what the impact of the new regulations will be on the private operators. Will it be so horrendous that those private operators may be forced to sell or go out of business? It seems to me it will require a lot of money to deal with maintenance, repair, and so on.

Mr. Cannon: Can you be more specific?

Senator Munson: I am referring to the financial impact of this regulation if the private operators have to repair their bridges. If they did not think they had to repair their bridges very much and now they have to repair them a lot more, it may put them in a spot.

Ms. Marcoux: Operators are in business today, whether the bridges are privately owned or government owned or managed or operated. We believe the operators are responsible people. As my colleagues said, we have no reason to believe that the bridges are not safe. We just do not know whether they are safe or not because at the moment we do not have the means to obtain that information.

The regulations will have to undergo an extensive consultation process with the bridge operators and other stakeholders who will want to take part in this process. As you know, regulations are mainly successful if they are done by consensus. I cannot tell you today how expensive the process or the regulations will be, but we are dealing with reasonable, competent people, and we do not expect to have unreasonable regulations on the table. It is in everyone's interest to have safe bridges. The bridges should be maintained, and if they need repairs, they should be fixed.

Senator Munson: It has been mentioned tonight that we do not want these bridges or tunnels to fall into terrorists' hands. Therefore, you must take a hard look at this. Minister, do you have a problem with private operators owning two bridges between two sovereign countries? I think that if you did a survey

Nous avons cherché à renforcer les tiges placées à l'intérieur d'un pont pour éviter qu'elles ne soient attaquées par la rouille. Nous les avons branchées à des batteries pour chercher à réduire la corrosion. Nous les avons recouvertes d'enduits. La technologie évolue sans cesse.

Le Canada a adopté, il y a environ deux ans, un nouveau code pour la conception des ponts. Ce code est de loin supérieur à l'ancien. Nous continuons d'apprendre.

Le sénateur Zimmer : Parlez-vous à vos homologues de par le monde au sujet de leurs ponts, de leurs technologies? Quand des accidents se produisent ailleurs dans le monde, est-ce que vous en tirez des enseignements?

M. Hicks : Vous parlez du ministère?

Le sénateur Zimmer : Oui.

M. Hicks : Nous le faisons. En fait, nous faisons partie de plusieurs organismes qui tiennent des réunions et des conférences. Nous continuons de nous inspirer de leurs expériences.

Le sénateur Munson : On en a déjà parlé, mais j'aimerais savoir, malgré toutes les consultations et discussions qui se déroulent, quel impact les nouveaux règlements vont avoir sur les exploitants privés. Est-ce que ces exploitants vont être obligés de vendre leurs ponts, de cesser leurs opérations? Il me semble qu'il va falloir investir beaucoup d'argent dans l'entretien, les réparations, ainsi de suite.

M. Cannon : Pouvez-vous me donner plus de précisions?

Le sénateur Munson : Je fais allusion aux incidences financières de ce projet de loi si les exploitants privés sont obligés de réparer les ponts. S'ils ne pensaient pas être tenus de faire de grosses réparations alors qu'ils doivent maintenant en faire beaucoup plus, cela risque de les placer dans une situation difficile.

Mme Marcoux : Les exploitants sont en affaires, que les ponts appartiennent à des intérêts privés ou au secteur public. Les exploitants sont des personnes responsables. Comme l'ont mentionné mes collègues, nous n'avons aucune raison de croire que les ponts ne sont pas sécuritaires. Nous ne le savons tout simplement pas parce que, pour l'instant, nous n'avons aucun moyen d'obtenir cette information.

Les règlements devront faire l'objet de consultations exhaustives avec les exploitants des ponts et les autres intervenants qui voudront prendre part au processus. Comme vous le savez, les règlements sont efficaces s'ils sont établis par consensus. Je ne saurais vous dire aujourd'hui combien vont coûter le processus ou les règlements, mais nous faisons affaire à des gens qui sont responsables et compétents. Nous ne nous attendons pas à ce que les règlements soient déraisonnables. Il est dans l'intérêt de tous d'avoir des ponts sécuritaires. Ces ponts doivent être entretenus. S'ils ont besoin de réparations, celles-ci doivent être effectuées.

Le sénateur Munson : On a laissé entendre, plus tôt, qu'il faut éviter que ces ponts ou tunnels tombent entre les mains de terroristes. Cette question mérite d'être examinée de très près. Monsieur le ministre, trouvez-vous inquiétant que des exploitants privés soient propriétaires de deux ponts entre deux pays

of Canadians today, they would think that their border is very secure because there are two governments involved, with customs and with police. They feel secure. I do not have any position on this myself, but when I was on the Defence Committee, we went to Windsor to talk about security issues with the folks there. They know there is a private operator, but I do not think Canadians in general know.

Do you have a problem with private operators in light of the world we live in today and the security issues at hand, or is it part of the free enterprise system?

Mr. Cannon: No, we do not have a problem with that.

Senator Tkachuk: What would cause a government to pull letters patent?

Mr. Langlois: If the letters patent were no longer needed.

Senator Tkachuk: I am not sure.

Mr. Langlois: They are no longer needed if the company stops operating.

Senator Tkachuk: It is a way to dissolve a company?

Mr. Langlois: Yes. For example, if a company on the disabilities pass transfers a bridge or a tunnel to another operator, the company can be dissolved. Under the Canada Business Corporations Act, there is a process that allows a company to be dissolved. This is the way to dissolve a company.

This provision was not put in the bill as a means to penalize an operator for failure to respect one of the provisions in the bills. This clause is there purely on an administrative basis.

Senator Zimmer: I have one last question. Ms. Marcoux, you made a reference to this, and so did the minister. Are any of the private operators absentee landlords? Can they lease it off to somebody else? Are any of bridges leased off to other private operators?

Mr. Cannon: I do not believe so. Not to our knowledge.

[Translation]

The Chairman: Thank you, Minister, for agreeing to appear before our committee.

Mr. Cannon: The pleasure was all mine.

[English]

The Chairman: The meeting is adjourned until November 21, at 9:30, when we will meet with the Bridge and Tunnel Operators Association.

The committee adjourned.

souverains? Si on leur posait la question, les Canadiens diraient que leur frontière est très sécuritaire, parce qu'il y a deux gouvernements, des douaniers, des policiers, qui la surveillent. Ils se sentent en sécurité. Je n'ai pas d'opinion là-dessus, mais à l'époque où j'étais membre du comité de la défense, nous sommes allés à Windsor pour rencontrer nos homologues et discuter de sécurité avec eux. Ils savent qu'il y a des exploitants privés, mais je ne pense pas que les Canadiens, eux, le savent.

Est-ce que le fait qu'il y ait des exploitants privés vous pose problème, compte tenu du monde dans lequel nous vivons aujourd'hui et des problèmes de sécurité qui existent, ou est-ce que cela fait partie du régime de libre entreprise?

M. Cannon : Non, cela ne nous pose aucun problème.

Le sénateur Tkachuk : Pourquoi un gouvernement voudrait-il révoquer des lettres patentes?

M. Langlois : Parce qu'elles ne sont plus requises.

Le sénateur Tkachuk : Je n'en suis pas sûr.

M. Langlois : Elles ne seraient plus requises si l'entreprise cessait d'exister.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce là une façon de dissoudre une entreprise?

M. Langlois : Oui. Par exemple, l'entreprise qui transfère un pont ou un tunnel à un autre exploitant peut être dissoute. Il existe, en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, un processus qui permet de dissoudre une entreprise. C'est la procédure qu'on utilise pour la dissolution.

Cette disposition n'a pas été incluse dans le projet de loi pour pénaliser l'exploitant qui ne respecte pas une des dispositions prévus dans la loi. Elle a été ajoutée uniquement à des fins administratives.

Le sénateur Zimmer : J'ai une dernière question à poser. Madame Marcoux, vous en avez parlé, et le ministre aussi. Est-ce que les exploitants privés sont des propriétaires absents? Peuvent-ils louer le pont à quelqu'un d'autre? Y a-t-il des ponts qui sont donnés en location à d'autres exploitants privés?

M. Cannon : Je ne le crois pas. Pas à notre connaissance.

[Français]

La présidente : Je tiens à vous remercier, monsieur le ministre, d'être venu témoigner devant notre comité.

M. Cannon : Le plaisir fut pour moi.

[Traduction]

Le président : Nous reprendrons nos travaux le 21 novembre, à 9 h 30. Nous allons rencontrer à ce moment-là la Bridge and Tunnel Operators Association.

La séance est levée.

OTTAWA, Tuesday, November 21, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act, met this day at 9:30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: I call the meeting to order. On our agenda today is Bill C-3, an act respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act.

Our witness this morning is Mr. Thomas E. Garlock, President of the Bridge and Tunnel Operators Association.

Welcome to our committee, Mr. Garlock. We are pleased to have you with us. Please proceed.

Thomas E. Garlock, President, Bridge and Tunnel Operators Association: Members of the committee, good morning, and thank you for your courtesy in permitting me to address you on behalf of the Bridge and Tunnel Operators Association concerning the provisions of Bill C-3.

The Bridge and Tunnel Operators Association, comprised of the ten entities responsible for 11 of the international crossings between the province of Ontario and the states of Michigan and New York, works diligently to support the efficient movement of people and commerce over the Canada-United States border. The BTOA is acutely aware of the importance of an efficient border to Canada's competitive economic position in the world.

We have carefully followed the development of the legislation before you since it first appeared in a previous Parliament as Bill C-44, and prior to that as Bill C-26, if I am not mistaken.

While I am appearing on behalf of the members of the BTOA, as we are known, I advise you that individual operators may offer testimony or comments independently that would reflect their particular view or circumstance.

Over the past 18 months or so, Transport Canada officials, on at least three occasions, have generally advised us of the intended legislative provisions, together with their reasoning and the expected outcomes of the legislation. While we appreciated the information, there was an area within the legislation that we explained would be injurious to crossing operators in a way not intended by the legislation. This issue dealt with the intent to approve the setting of tolls, fees and charges. The majority of BTOA members are financially independent, funding all operations and capital improvements from their toll revenue, and it is that revenue that is contractually

OTTAWA, le mardi 21 novembre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui a été saisi du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence, s'est réuni en ce jour à 9 h 30 pour en entreprendre l'étude.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Je déclare la séance ouverte. À l'ordre du jour d'aujourd'hui figure le projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence.

Notre témoin ce matin est M. Thomas E. Garlock, président de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels.

Je vous souhaite la bienvenue devant notre comité, monsieur Garlock. Nous sommes enchantés de vous avoir parmi nous. Je vous invite à prendre la parole.

Thomas E. Garlock, président, Association des administrateurs des ponts et des tunnels : Chers membres du comité, bonjour et merci de m'avoir invité à prendre la parole devant vous, au nom de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels au sujet des dispositions du projet de loi C-3.

Formée des dix entités responsables des onze ponts et tunnels internationaux qui relient la province d'Ontario aux États du Michigan et de New York, l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels s'occupe avec diligence d'assurer la circulation efficace des voyageurs et des marchandises à la frontière entre le Canada et les États-Unis. L'AAPT est tout à fait consciente de l'importance d'une frontière efficace pour la compétitivité de l'économie canadienne dans le monde.

Nous avons attentivement suivi l'élaboration du projet de loi dont vous entreprenez l'étude aujourd'hui, depuis qu'il a été présenté pour la première fois devant un parlement antérieur sous l'appellation de projet de loi C-44 et, avant cela, sous l'appellation de projet de loi C-26, si je ne m'abuse.

Même si je comparais au nom des membres de l'AAPT, puisque tel est le sigle par lequel nous sommes connus, je vous signale que chaque administrateur pourra présenter individuellement un témoignage ou des observations qui reflètent son point de vue ou sa situation en particulier.

Au cours des 18 derniers mois, des fonctionnaires de Transports Canada nous ont fait part à au moins trois reprises des dispositions législatives prévues, ainsi que de leur raison d'être et des résultats que l'on escompte de ce projet de loi. Malgré l'utilité de ces renseignements, il y a un élément dans ce projet de loi, comme nous l'avons expliqué, qui risque de porter préjudice aux administrateurs de tunnels et de ponts d'une manière que ne prévoyait nullement la législation. Cet élément a trait à l'intention d'approuver l'établissement des péages, des redevances et des frais. La majorité des membres de l'AAPT sont financièrement autonomes, puisqu'ils financent toutes leurs opérations et les

pledged to bond holders to raise capital for significant projects.

As I am certain you can appreciate, bond holders require that issuers have the ability, means and flexibility to manage their revenue sources in such a way that debt obligations are repaid according to contractually agreed terms. In the event that financial markets sense that an issuer may be constrained in managing its funding streams, there is a direct negative impact upon the issuer's rating that can have the effect of dramatically increasing future borrowing costs. Such costs would have to be met by increased revenue from toll payers.

It should be noted that it is not only bridge or tunnel infrastructure that requires financing but also facilities required by the Government of Canada. While the United States either provides or reimburses for the buildings, repairs, utilities and upkeep necessary to house its customs, agriculture and other agency functions, Canadian law requires operators to bear all these costs.

In the case of the Niagara Falls Bridge Commission, of which I am the general manager, this includes the \$40 million expended to build a new complex at Rainbow Canada in the year 2000 but also the \$2.5 million of annual cost of maintenance, debt service, utilities and other services required by the Canada Border Services Agency at our three crossings.

We brought those concerns to the attention of the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities and officials concerned with drafting Bill C-3. We also had previously arranged to have officials briefed directly by teleconference with bond councils last year. We are very pleased and appreciative that the House committee gave our concerns careful consideration and amended the legislation with clause 15.1 before it was sent to the full House. We are optimistic that the minister, in developing regulations in support of Bill C-3, will be sensitive to the interests of existing and future bond holders and avoid any action that will increase costs of financing for operations, construction or renewal of critical border infrastructure. We believe that the amendment perfected by the committee and present in the language that was approved by the House of Commons will preserve the government's ability to address the matters with which it is concerned while clarifying that owners and operators will be able to continue managing their financial affairs in the most efficient manner in accordance with their legal obligations.

améliorations apportées à leurs immobilisations à même les recettes des péages, et ce sont ces recettes qui sont données en garantie par voie contractuelle aux créanciers obligataires afin de réunir des capitaux pour des projets d'envergure majeure.

Vous comprendrez, j'en suis sûr, que les créanciers obligataires exigent que les émetteurs aient la possibilité, les moyens et la souplesse nécessaires pour gérer leurs sources de revenu de telle manière que les créances soient remboursées conformément aux conditions des contrats. Lorsque les marchés financiers ont le sentiment qu'un émetteur risque d'être limité dans la gestion de ses moyens de financement, cela a un effet négatif direct sur la cote de l'émetteur qui peut avoir pour conséquence de majorer de manière spectaculaire les coûts d'emprunt futurs. Ces coûts devront alors être assumés en vertu d'une hausse des recettes provenant de ceux qui règlent les péages.

Il faut signaler qu'il n'y a pas que les infrastructures des ponts et des tunnels qui ont besoin d'être financées, mais également les installations dont a besoin le gouvernement du Canada. Alors que les États-Unis règlent ou remboursent la facture des édifices, des réparations, des services publics ou des opérations d'entretien nécessaires au logement de leurs fonctions douanières, agricoles et autres, la loi canadienne prescrit que ce sont les administrateurs qui doivent prendre tous ces coûts à leur charge.

Dans le cas de la Commission du pont de Niagara Falls, dont je suis le directeur général, cela n'englobe pas seulement les 40 millions de dollars qu'il a fallu engager pour bâtir un nouveau complexe à Rainbow Canada en 2000, mais également les 2,5 millions de dollars de coûts annuels d'entretien, de service de la dette, de services publics et d'autres services dont a besoin l'Agence des services frontaliers du Canada aux trois ouvrages de franchissement dont nous sommes responsables.

Nous avons fait part de ces préoccupations au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes et aux fonctionnaires chargés de la rédaction du projet de loi C-3. Nous avons également pris des dispositions antérieures pour que les fonctionnaires soient directement mis au courant l'an dernier par les conseils obligataires via téléconférence. Nous sommes heureux et reconnaissants que le comité de la Chambre ait dûment tenu compte de nos préoccupations et ait modifié le texte de loi par l'article 15.1 avant qu'il ne soit référé à la Chambre au complet. Nous avons bon espoir que le ministre, en élaborant des règlements à l'appui du projet de loi C-3, tiendra compte des intérêts des créanciers obligataires actuels et futurs et évitera toute mesure qui aura pour effet de majorer les coûts de financement des opérations, de construction ou de réfection des infrastructures frontalières essentielles. Nous sommes convaincus que la modification préparée par le comité et qui figure dans le langage approuvé par la Chambre des communes préservera la capacité du gouvernement à traiter des questions dont il est saisi tout en clarifiant aux yeux des propriétaires et des exploitants qu'ils seront en mesure de continuer à gérer leurs affaires financières avec le maximum d'efficacité conformément à leurs obligations juridiques.

Finally, it is important that I assure members of the committee and all your Senate colleagues that the members of the BTOA clearly understand their unique obligation to the people of Canada and the people of the United States to maintain an efficient border between these two great countries. We know that these bridges and the tunnel play a critical role in the economic and cultural life of the nation, impacting people and commerce far from the point where they may make landfall. In light of that, there can be little argument that they serve a federal purpose and that the legislation before you establishes a federal role.

The members of the Bridge and Tunnel Operators Association assure you that we will continue to work carefully with the government to ensure an open, efficient and safe border.

I would be pleased to respond to any questions senators may have or to receive comments regarding my testimony.

The Chairman: Thank you, Mr. Garlock. I have a few questions and then I will defer to my colleagues.

You mentioned that the amendment was prepared and adopted by the House of Commons committee with section 15.1. With this amendment, will the owners and operators be able to continue managing their financial affairs in the most efficient manner?

Mr. Garlock: We believe so. I should clarify that we are not asking this committee or the full Senate for any change in the legislation because we do believe that those concerns were addressed by the committee in the House in such a way that the minister still has the ability to step in regarding any tolls, fees or charges that he or she may believe could be injurious to an orderly border. However, it is a reactive process rather than a proactive approval process. Given the new language, we have confidence that our bond holders will see some assurance that our obligations to them will be met without any impediment.

The Chairman: With clause 15, the government will have the power to establish procedures to deal with complaints. Could you explain the current procedure for complaints related to tolls, fees or charges? Also, what are your views on the process that should be considered for complaints-related matters? What should the mechanism be and who should be considered to efficiently handle the complaints process?

Mr. Garlock: The majority of crossings are public benefit corporations in some way, shape or form, and we are governed by commissions or boards made up largely of local representation.

I have been joined by Ron Rienas, the General Manager of the Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, which owns and operates the Peace Bridge between those two communities. In the

Enfin, il est important de donner l'assurance aux membres du comité et à tous vos collègues du Sénat que les membres de l'AAPT comprennent parfaitement l'obligation exceptionnelle qui leur incombe à l'endroit des Canadiens et des citoyens des États-Unis de maintenir une frontière efficace entre ces deux grands pays. Nous savons que ces ponts et le tunnel jouent un rôle névralgique dans la vie économique et culturelle du pays et qu'ils ont des répercussions sur les gens et produits échangés bien au-delà du lieu où ils peuvent arriver dans notre pays. Cela étant, personne n'osera nier qu'ils visent un objectif fédéral et que le projet de loi que vous avez devant les yeux établit un rôle fédéral.

Les membres de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels peuvent vous assurer qu'ils continueront de collaborer de près avec le gouvernement pour assurer une frontière ouverte, efficace et sécuritaire.

Je me ferai un plaisir de répondre aux questions que les sénateurs pourraient se poser ou d'entendre vos observations au sujet de ma déposition.

La présidente : Merci, monsieur Garlock. J'ai pour ma part quelques questions et je céderai ensuite la parole à mes collègues.

Vous avez dit que la modification avait été préparée et adoptée par le comité de la Chambre des communes au moyen de l'article 15.1. Grâce à cette modification, les propriétaires et les administrateurs seront-ils en mesure de continuer à gérer leurs affaires financières avec le maximum d'efficacité?

M. Garlock : Nous croyons que oui. Je tiens à préciser que nous ne demandons pas à ce comité ou au Sénat au complet d'apporter le moindre changement à ce projet de loi car nous sommes convaincus que ces préoccupations ont été dûment prises en considération par le comité de la Chambre de telle sorte que le ministre jouit toujours de la capacité d'intervenir au sujet des péages, des redevances ou des frais dont il estime qu'ils risquent de porter préjudice à l'efficacité de la frontière. Il s'agit néanmoins d'une procédure d'approbation réactive plutôt que proactive. Compte tenu du nouveau langage, nous avons bon espoir que nos créanciers obligataires verront là une sorte de garantie que nos obligations à leur endroit seront respectées sans la moindre entrave.

La présidente : En vertu de l'article 15, le gouvernement sera investi du pouvoir d'établir des procédures pour traiter des plaintes. Pouvez-vous m'expliquer la procédure en vigueur de traitement des plaintes relatives aux péages, aux redevances ou aux frais? Par ailleurs, que pensez-vous de la procédure qu'il y aurait lieu d'adopter pour les questions se rapportant aux plaintes? Quel instrument faudrait-il adopter et à qui faut-il envisager de confier la tâche de traiter des plaintes avec efficacité?

M. Garlock : La majeure partie des ouvrages de franchissement sont des sociétés d'intérêt public sous une forme ou une autre et nous sommes régis par des commissions ou des conseils qui se composent dans une large mesure de représentants locaux.

J'ai été rejoint par Ron Rienas, directeur général de la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, qui est propriétaire du pont Peace dont il assure l'exploitation entre les deux localités.

case of the Peace Bridge Authority, the Canadian commissioners are appointed by the Government of Canada. The American commissioners are appointed by various officials of the State of New York.

In the case of the Niagara Falls Bridge Commission, just a little further north on the Niagara River, my Canadian commissioners are appointed by the Premier of the Province of Ontario and the American commissioners by the Governor of the State of New York. There are differences between all of these crossings going back to their historic evolution.

These commissions and boards are very visible in the communities where the crossings are located and certainly approachable by anyone who would have a complaint, comment, criticism or observation regarding tolls or any other matter concerning the bridges. Because they are appointed by respective government leaders, they are very sensitive to the interests of people, and not only those in the immediate community. As I said in my testimony, the crossings have impact far beyond the border. My commissioners are very attentive not only to the interests of Niagara but to all of Ontario and all of Canada, just as they are to all of New York and all of the United States.

I can tell you that, from talking to my colleagues, I am not aware of significant complaints. In the matter of tolls, for most of us, it has been some time since we have had a toll increase. It is generally a shared philosophy among the public benefit corporations that operate the bulk of the crossings that we only collect that amount of money required for our purposes. As a result, we are able to keep tolls very modest. At the Peace Bridge and at the Niagara Falls Bridge Commission, presently the Canadian toll is \$3.50 for a passenger car round trip. We are very proud to tell you that we have the lowest tolls on the border, and our boards and management are devoted to keeping it that way. I hope I have answered your question.

The Chairman: Are people satisfied with the complaints process, or do they want something else?

Mr. Garlock: I have had no complaints about the complaint process. I would say that there certainly is a role for the government to react, should there be complaints. While I have had no complaints about the toll, I can share with the committee one example from just a few weeks ago. Because of some physical changes on Provincial Highway 405 approaching the Queenston-Lewiston Bridge, a motorist was lost and had a difficult situation. This complaint found its way to the desk of Minister Cannon, and the minister's office got in touch with me and I was available to respond to it. While it is an informal process at this point, it does work reasonably well.

Dans le cas de l'Administration du pont Peace, les commissaires canadiens sont nommés par le gouvernement du Canada. Les commissaires américains sont nommés pour leur part par divers fonctionnaires de l'État de New York.

Dans le cas de la Commission du pont de Niagara Falls, un peu plus au nord sur le Niagara, les commissaires canadiens sont nommés par le premier ministre de la province d'Ontario tandis que les commissaires américains sont nommés par le gouverneur de l'État de New York. Il existe des différences entre tous ces ouvrages de franchissement qui s'expliquent par leur évolution historique.

Ces commissions et conseils sont parfaitement visibles aux yeux des collectivités où sont situés ces ouvrages de franchissement et ils sont très faciles à joindre par quiconque souhaite formuler une plainte, une remarque, une critique ou une observation au sujet des péages ou de toute autre question relative à ces ponts. Du fait qu'ils sont nommés par leurs chefs de gouvernement respectifs, ils sont très sensibles aux intérêts des gens et pas seulement des membres de la communauté immédiate. Comme je l'ai dit dans ma déposition, les ouvrages de franchissement ont un impact qui dépasse de loin la frontière. Les commissaires qui relèvent de moi sont très sensibles non seulement aux intérêts de Niagara Falls mais aux intérêts de l'ensemble de l'Ontario et du Canada, tout comme ils le sont aux intérêts des habitants de l'État de New York et de l'ensemble des États-Unis.

D'après les entretiens que j'ai pu avoir avec mes collègues, je peux vous affirmer que les plaintes sont plutôt rares. Sur le front des péages, pour la majeure partie d'entre nous, cela fait déjà quelque temps qu'il n'y a pas eu la moindre hausse des péages. Les sociétés d'intérêt public chargées de l'administration de la plupart des ouvrages de franchissement partagent en général l'idée que nous devons seulement percevoir le montant d'argent dont nous avons besoin pour atteindre nos buts. Cela explique que les péages soient maintenus à un niveau très modeste. Au pont Peace et à la Commission du pont de Niagara Falls, le péage canadien actuel s'élève à 3,50 \$ pour un véhicule de tourisme qui fait un aller-retour. Nous sommes très fiers de vous dire que nous avons les péages les plus bas le long de la frontière et que nos conseils et nos gestionnaires font tout pour que les choses en restent là. J'espère avoir répondu à votre question.

La présidente : Les gens sont-ils satisfaits de la procédure de traitement des plaintes ou veulent-ils quelque chose d'autre?

M. Garlock : Je n'ai pas entendu le moindre reproche à l'égard de la procédure de traitement des plaintes. J'admets que le gouvernement a le droit de réagir en cas de plainte. Même si je n'ai pas reçu la moindre plainte au sujet des péages, je ferai part au comité d'un exemple qui s'est produit il y a à peine quelques semaines. À cause de certaines modifications d'ordre matériel apportées à la route provinciale 405 aux abords du pont Queenston-Lewiston, un automobiliste s'est perdu et s'est retrouvé dans une situation précaire. Sa plainte s'est frayé un chemin jusqu'au bureau du ministre Cannon, et le cabinet du ministre est entré en rapport avec moi et j'ai été en mesure de lui répondre. Même s'il s'agit d'une procédure officielle pour l'instant, elle fonctionne relativement bien.

While I would not propose to speak for the minister or the agency, I suspect that, in regulation, it will be a similar consultative process that will get to the heart of the complaint and, at the very least, give the person placing the complaint a clear response as to why things are the way they are, or to adjust the issue that they brought.

The Chairman: Bill C-3 is inspired, in sections 6 to 12 regarding construction and approval of a new bridge or tunnel, by the American presidential permit process. In Canada, for now, construction and alterations are managed on a case-by-case basis, if I am correct, without a uniform approach or approval mechanism. Are you familiar with the American procedure? What are the strengths of the American approach?

Mr. Garlock: I am familiar with the American approach. Right now, the process in Canada is based on the Navigable Waters Act. I think that for either country to look at all of the issues surrounding dramatic change to a crossing or, importantly, the creation of a new crossing, are most certainly under the purview of the federal government.

While the bridges between Ottawa and Hull are very important, and there is no question about that, those are matters for perhaps the provinces and the local community. However, in the instance of the international bridges and tunnels, because they have such an implication, particularly for the economic life of the nation, it is important for the federal government to have a role.

The American presidential permit process is going through some amendments itself at this time. It is becoming a bit more refined, particularly in the area of any alteration to the span.

I submit to you that last year, with the support of the Government of Canada and the province of Ontario, the Niagara Falls Bridge Commission reconfigured the entire deck of the Queenston-Lewiston Bridge, going from four lanes to five lanes and doing a seismic retrofit of the span to better strengthen it. That is something in which the minister should have direct involvement and be able to make known the government's wishes in something that would change the complexion of the crossing as dramatically as it did.

Because it was a border infrastructure fund project and because all of the public benefit corporations have a very close working relationship with Transport Canada, I think largely what will be found, not only in statute but in regulation, ultimately, through Bill C-3, was followed in a more informal way when it came to the creation of the fifth lane.

If there is to be a significant alteration, that carries a great federal interest, in my opinion.

Même si je ne m'exprime pas au nom du ministre ou de l'organisme, je soupçonne que, dans la réglementation, ce sera le même processus de consultation qui sera au cœur de la procédure de traitement des plaintes et, à tout le moins, qui donnera à l'auteur de la plainte une réponse claire sur la raison pour laquelle les choses sont ce qu'elles sont ou pour résoudre le problème qu'il a signalé à notre attention.

La présidente : Aux articles 6 à 12 qui se rapportent à la construction et à l'approbation d'un nouveau pont ou d'un nouveau tunnel, le projet de loi C-3 s'inspire de la procédure américaine des permis présidentiels. Au Canada, du moins jusqu'à maintenant, les travaux de construction et de réfection étaient gérés au cas par cas, si je ne m'abuse, sans une démarche ou un instrument d'approbation uniforme. Êtes-vous au courant de la procédure américaine? Et quels sont ses avantages?

M. Garlock : Je connais bien la procédure américaine. À l'heure qu'il est, la procédure au Canada repose sur la Loi sur la protection des eaux navigables. Je crois que, dans l'un et l'autre pays, l'examen de toutes les questions qui se rattachent à la modification draconienne d'un pont ou d'un tunnel ou, surtout, à la création d'un nouvel ouvrage de franchissement sont incontestablement du ressort du gouvernement fédéral.

Même si les ponts qui relient Ottawa à Hull revêtent une grande importance, et cela est incontestable, ce sont des questions qui relèvent sans doute des deux provinces et de la collectivité locale. Toutefois, dans le cas des ponts et des tunnels internationaux, en raison de leurs répercussions considérables, en particulier pour la vie économique du pays, il est important que le gouvernement fédéral ait un rôle à jouer.

La procédure américaine des permis présidentiels subit elle-même certaines modifications à l'heure actuelle. Le gouvernement s'occupe de la figoler, en particulier dans le domaine d'une modification quelconque apportée à la travée d'un pont.

Je vous signale que, l'an dernier, moyennant l'appui du gouvernement du Canada et de la province d'Ontario, la Commission du pont de Niagara Falls a reconfiguré tout le tablier du pont Queenston-Lewiston, qui a été élargi de quatre à cinq voies et qu'elle a renforcé toute la travée pour que celle-ci résiste mieux aux secousses sismiques. C'est une chose à laquelle le ministre doit directement participer et où il doit faire connaître les vœux du gouvernement car cela risque de modifier radicalement l'aspect d'un pont, comme ce fut le cas cette fois-là.

Étant donné qu'il s'agissait d'un projet subventionné par le Fonds sur l'infrastructure frontalière et que toutes les sociétés d'utilité publique entretiennent des rapports de travail très étroits avec Transports Canada, je crois que ce que révélera en définitive le projet de loi C-3, c'est que la loi et les règlements ont été suivis de manière plus officielle lorsqu'il s'est agi d'aménager la cinquième voie.

S'il doit y avoir une modification draconienne, cela suscite normalement l'intérêt très vif du gouvernement fédéral à mon avis.

Senator Tkachuk: Just so I am clear, after the amendment in the House, there are no objections by your organizations to the bill?

Mr. Garlock: That is correct. While I will tell you that there may be individual members who could still approach the committee on various and sundry issues, the BTOA as a whole has no objection to the legislation.

Senator Tkachuk: What is a public benefit corporation?

Mr. Garlock: They are a strange and mysterious animal. As I say, each of them is a little bit different. Let me speak about the two here today.

The Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority came about first. The Peace Bridge between Fort Erie, Ontario, and Buffalo, New York, was built in 1927 by a private operator. During the great economic crash of 1929, that operator went broke. At that time, the State of New York and the Government of Canada stepped in to acquire the asset and created the Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority to operate it in the best interests of Canada and the United States.

The Peace Bridge authority board is appointed, and consists of ten members, five from Canada, five from the United States, and they operate the crossing in the best interests of both countries. There is not a profit motive, and it is operated as efficiently as possibly to keep tolls as low as possible.

I am sitting here today because there was a great tragedy in January of 1938. The Honeymoon Bridge, or the falls view bridge, between Niagara Falls, Ontario, and Niagara Falls, New York, was forced off its foundation by an ice flow in the Niagara River. The bridge crashed into the river. There was no loss of life. It was well forecast that this was going to happen, so no one was on the bridge. When that occurred, both cities of Niagara Falls had had difficulty with the private operator who owned the bridge. There had been some friction. They said that if there was to be a new entity, they wanted it to be somewhat of a public nature so people in both communities would have input. Therefore, the Government of the United States adopted legislation creating the Niagara Falls Bridge Commission. There was supposed to be complementary legislation in Canada, but that did not occur, per se. We were given licence to build the crossing, but the legislation that guides the Niagara Falls Bridge Commission is U.S. federal legislation. Bill C-3 will provide that complement, in my opinion.

At any rate, we were created with four American commissioners appointed by the governor of the State of New York, and four appointed either by the Dominion of Canada or the Province of Ontario. Because the moving force behind the commission was then a minister of the provincial government, it really fell to the province.

Le sénateur Tkachuk : Pour lever tout doute dans mon esprit, après la modification en Chambre, votre association ne s'est pas opposée à ce projet de loi?

M. Garlock : C'est exact. Même s'il se peut que certains de nos membres s'adressent au comité sur diverses questions, l'AAPT dans son ensemble ne s'oppose pas à ce projet de loi.

Le sénateur Tkachuk : Qu'est-ce qu'une société d'utilité publique?

M. Garlock : C'est un animal étrange et mystérieux. Comme je l'ai dit, chacun a ses particularités. Permettez-moi de vous en décrire deux ici aujourd'hui.

La Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority est la première à avoir vu le jour. Le pont Peace qui relie Fort Erie (Ontario) à Buffalo (New York) a été construit en 1927 par un exploitant privé. Durant la grande crise économique de 1929, cet exploitant a dû déclarer faillite. À l'époque, l'État de New York et le gouvernement du Canada sont intervenus pour se porter acquéreurs du pont et ils ont constitué la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority qu'ils ont chargée d'exploiter le pont au mieux des intérêts du Canada et des États-Unis.

Le conseil de l'Administration du pont Peace est nommé et se compose de dix membres, dont cinq sont canadiens et cinq américains, et qui exploitent le pont au mieux des intérêts des deux pays. Il n'y a aucun souci de rentabilité, et le pont est exploité avec le maximum d'efficacité pour maintenir les péages au plus bas niveau possible.

Si je suis assis devant vous aujourd'hui, c'est en partie à cause de la grande tragédie survenue en janvier 1938. Ce mois-là, le pont Honeymoon ou le pont Falls View reliant Niagara Falls (Ontario) à Niagara Falls (New York) a été délogé de ses fondations par un écoulement glaciaire dans le Niagara. Le pont s'est littéralement effondré dans la rivière. Fort heureusement, cela n'a fait aucune victime. On prévoyait depuis longtemps que cela se produirait et personne donc ne se trouvait sur le pont. Lorsque cette tragédie est survenue, les deux villes de Niagara Falls avaient déjà connu des difficultés avec l'exploitant privé qui était propriétaire du pont. Il y avait eu des frictions entre les trois. Les deux localités ont alors déclaré que, s'il devait y avoir une nouvelle entité, elles voulaient qu'il s'agisse d'une entité publique afin que les membres des deux collectivités aient leur mot à dire. C'est ainsi que le gouvernement des États-Unis a adopté une loi portant création de la Commission du pont de Niagara Falls. On s'attendait à l'adoption d'une législation complémentaire au Canada, mais cela ne s'est pas fait en tant que tel. On nous a autorisés à construire le pont, mais le texte législatif qui régit la Commission du pont de Niagara Falls est un texte fédéral américain. Le projet de loi C-3 constituera à mon avis ce texte législatif complémentaire.

Quoi qu'il en soit, lors de notre création, il y avait quatre commissaires américains nommés par le gouverneur de l'État de New York et quatre autres nommés soit par le Dominion du Canada, soit par la province d'Ontario. Étant donné que la force motrice qui se cachait derrière la Commission était alors un ministre du gouvernement provincial, c'est la province qui en a assumé la responsabilité.

Again, we operate in the public interest. In fact, while we own and operate these three bridges, if we are ever completely debt-free, the U.S. legislation stipulates that our assets will revert equally either to the Government of Canada or the province of Ontario and to the state of New York. There is very much a public presence there. The commissioners serve at the pleasure of the premier or the governor. The premier has made a decision to appoint them to three-year terms. They are business leaders and people with financial ability, some understanding of capital construction and a clear understanding of how governments in both countries operate. They add a great deal to the benefit of the bridge commission.

Senator Tkachuk: Who are the shareholders? Are they the Government of Canada or New York State and the Province of Ontario?

Mr. Garlock: They are the people of Canada and the people of the United States.

Senator Tkachuk: Is the government the shareholder?

Mr. Garlock: The entity of the Niagara Falls Bridge Commission owns the assets, but if they are ever debt free, they resort to both countries.

I should add that we are entirely self-funded. In fact, in the more than almost 68-year history of the Niagara Falls Bridge Commission, it was just last year for the first time that we took any public assistance from either the federal government, the provincial government or the state government in doing the fifth lane project. Other than that, we are responsible for all the operations and the capital improvements required. As I alluded to in my testimony, under section 6 of the Customs Act we are required to provide all facilities to Canada Customs. That is without cost to any government.

Senator Tkachuk: Is it a non-profit corporation?

Mr. Garlock: Yes.

Senator Tkachuk: That is what it is. Instead of shareholders, do you have members? How does that work? Who owns the company?

Mr. Garlock: The commission owns the asset. If at any point the commission becomes debt free, the asset must be divided equally between Canada and New York State.

Senator Tkachuk: Maybe I am not saying this right, and I will let Senator Eyton ask later on. I am not sure how that operates.

À vrai dire, nous fonctionnons dans l'intérêt public. De fait, même si nous sommes propriétaires de ces trois ponts dont nous assurons l'exploitation, advenant qu'un jour nous éponions entièrement notre dette, la législation américaine stipule que nos actifs seront rétrocédés à parts égales soit au gouvernement du Canada, soit à la province d'Ontario et à l'État de New York. Vous voyez donc l'importance de la présence publique. Les commissaires sont nommés à la discrétion du premier ministre ou du gouverneur. Le premier ministre a pris la décision de les nommer pour des mandats de trois ans. Ce sont des chefs d'entreprise et des gens qui jouissent d'importants moyens financiers, qui ont une certaine connaissance de la construction d'immobilisations et une parfaite connaissance des rouages des gouvernements dans les deux pays. Ils sont donc précieux pour la Commission du pont.

Le sénateur Tkachuk : Qui sont les actionnaires? S'agit-il du gouvernement du Canada ou de l'État de New York et de la province d'Ontario?

M. Garlock : Ce sont les citoyens du Canada et des États-Unis.

Le sénateur Tkachuk : Le gouvernement est-il actionnaire?

M. Garlock : La Commission du pont de Niagara Falls est propriétaire des actifs, mais, si jamais elle arrive à se débarrasser de sa dette, les actifs reviendront alors aux deux pays.

Je dois ajouter que nous sommes entièrement autofinancés. De fait, depuis près de 68 ans qu'existe la Commission du pont de Niagara Falls, pour la première fois l'an dernier nous avons dû faire appel à l'aide publique du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial ou du gouvernement de l'État de New York pour réaliser le projet de cinquième voie. À part cela, nous sommes responsables de toutes les opérations et de l'amélioration des immobilisations nécessaires. Comme je l'ai déjà dit dans ma déposition, en vertu de l'article 6 de la Loi sur les douanes, nous sommes tenus de fournir toutes les installations à l'Agence des services frontaliers du Canada. Cela est absolument gratuit pour un gouvernement quelconque.

Le sénateur Tkachuk : S'agit-il d'une société à but non lucratif?

M. Garlock : Oui.

Le sénateur Tkachuk : C'est donc bien cela. À la place d'actionnaires, avez-vous des membres? Comment tout cela fonctionne-t-il? Qui est propriétaire de l'entreprise?

M. Garlock : la Commission est propriétaire des actifs. Si, à un moment quelconque, la Commission se débarrasse de sa dette, les actifs seront répartis équitablement entre le Canada et l'État de New York.

Le sénateur Tkachuk : Peut-être que je m'exprime mal, et je laisserai le soin au sénateur Eyton de poser cette question ultérieurement pour moi. Je ne sais pas au juste comment tout cela fonctionne.

When you refer to the Bridge and Tunnel Operators Association being comprised of ten entities responsible for eleven of the international crossings, are all of the ten entities as you describe them, or are some of them privately held?

Mr. Garlock: Nine are public; one is private. The Ambassador Bridge between the city of Windsor and the city of Detroit is privately owned by an individual family.

Senator Tkachuk: Were they the ones most concerned about the fact that the authority would be approving any increases in fees, tolls and charges? It seems to me that the government is asking the government in all the other cases. When the bonds are issued, does the government not act as a guarantor, as in most Crown corporations?

Mr. Garlock: No, it does not. In fact, you are looking at two of the people most concerned with the language.

Because of our nature, we are able to issue tax-exempt bonds in the United States for our capital improvements. In fact, both of us have gone through a refinancing in the last few years where we saved toll payers millions of dollars in debt service.

When the Niagara Falls Bridge Commission went to the bond market in 2003 to finance, we were able to assure the purchasers of the bonds that we had control over our toll structure to the point where they could have confidence that we would be able to generate the revenue that we required to repay the bonds. As a result, we received an A rating from Standard & Poor's. That allows us to borrow money at ridiculously low rates. I believe our mixed rate is about 2.80 per cent on our outstanding bonds. It is cheap money.

We were concerned with the original language of the bill such that if the bond market were to perceive that the minister could step in and make changes to the toll structure, it could jeopardize their ability to repay our obligations. Now when it is clear that the minister will only step in in those instances where tolls, fees or charges are being disruptive to the border, it gives the bondholders an assurance that it is an authority held by the minister that would be used for a very specific purpose, and not arbitrarily.

Senator Mercer: I now wish we had heard the witness prior to hearing from the minister, because this witness's evidence has prompted a number of questions that I would have liked to have posed to the minister.

I am a little confused. I do not understand why we need this legislation. If it is not broken, do not fix it. Has something gone wrong that I have missed that has prompted government to bring forth this legislation to fix organizations that are working well, from what I see in the history of the Niagara Falls Bridge

Lorsque vous dites que l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels se compose de dix entités responsables de onze des ponts et tunnels internationaux, les dix entités sont-elles des sociétés à but non lucratif ou certaines d'entre elles appartiennent-elles à des intérêts privés?

M. Garlock : Neuf sont des entités publiques; une est privée. Le pont Ambassador qui relie la ville de Windsor à la ville de Detroit appartient à des intérêts privés détenus par une seule famille.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce elle qui se soucie le plus du fait que la Commission devra approuver toute hausse des redevances, des péages et des droits? Il me semble que, dans tous les autres cas, ce soit le gouvernement qui demande au gouvernement. Lorsque les obligations sont émises, le gouvernement ne tient-il pas lieu de garant, comme c'est le cas de la plupart des sociétés d'État?

M. Garlock : Non, absolument pas. De fait, vous vous trouvez devant deux des membres que le langage du projet de loi inquiète le plus.

De par notre nature, nous sommes en mesure d'émettre des obligations exemptes d'impôt aux États-Unis pour améliorer nos immobilisations. De fait, les deux entités que nous représentons ont obtenu le refinancement de leurs activités depuis quelques années, ce qui a permis à ceux et celles qui règlent les péages d'économiser des millions de dollars en service de la dette.

Lorsque la Commission du pont de Niagara Falls s'est adressée au marché des obligations en 2003 pour financer ses opérations, nous avons pu donner l'assurance aux acheteurs de ces obligations que nous avions l'entière maîtrise du barème des péages à tel point qu'ils ne devaient pas craindre que nous n'arrivions pas à générer les recettes nécessaires pour rembourser les obligations. Grâce à cela, nous avons obtenu une cote A de la part de Standard & Poor's. Cela nous autorise à emprunter de l'argent à des taux incroyablement bas. Je crois que notre taux mixte est d'environ 2,80 p. 100 sur les obligations en circulation, ce qui est vraiment très bas.

Le langage original du projet de loi nous a fait craindre que, si le marché des obligations avait l'impression que le ministre pouvait intervenir et opérer des changements dans le barème des péages, cela risquait de compromettre sa capacité à rembourser nos obligations. Maintenant qu'il est clair que le ministre ne peut intervenir que dans les cas où les péages, les redevances ou les frais entraînent des perturbations à la frontière, cela donne la garantie aux créanciers obligataires qu'il s'agit d'un pouvoir conféré au ministre à une fin bien précise, et qui ne peut être utilisé de façon arbitraire.

Le sénateur Mercer : Je regrette que nous n'ayons pas entendu la déposition du témoin avant celle du ministre, car les éléments de sa déposition soulèvent un certain nombre de questions que j'aurais aimé pouvoir poser au ministre.

Je suis quelque peu confus. Je ne comprends pas pourquoi nous avons besoin de ce texte de loi. Lorsqu'une chose n'est pas cassée, il est inutile de la réparer. Y a-t-il eu un élément qui m'a échappé et qui a poussé le gouvernement à proposer ce projet de loi pour réparer des entités qui fonctionnent bien, d'après ce que je peux

Commission and what I know of the operation of the bridges in the Windsor area? We have problems at the border, but they are not with the operation of the bridges or the tunnel. It is more a volume problem and perhaps infrastructure problems on the Canadian side, particularly the bridges in Windsor.

Mr. Garlock: I preface that by saying it is my opinion that the legislation is necessary, again, recalling that almost all of these crossings came about in somewhat of a patchwork way. It clearly gives the government the authority to address some serious issues.

The security at these crossings is an issue that has become far more serious in the past five years. It would be reasonable for members of the committee to think, "Well, there are federal agencies on each end of all these crossings. Are they not responsible for security?" The answer is no. When there is a bomb threat at one of my bridges, customs from both countries tell us, "When you get to the bottom of it and everything is clear, call us and we will come back." We have worked with law enforcement authorities on both sides of the border to address that kind of a situation.

In the instance of the Niagara Falls Bridge Commission, we have invested almost \$3 million in hard dollars and about \$1 million on a running rate overhead basis every year since for an extensive security system composed of video motion detection controlled access that surveys everything on our bridges, in our plazas and under our bridges.

Certainly, the Government of Canada has an interest in ensuring that every crossing meets a basic standard in terms of security, which is an important issue.

The other thing that must be considered is that some of these crossings are beginning to age. The Whirlpool Rapids Bridge between our two countries, the only NEXUS-only crossing between Canada and the United States, is 110 years old next year. It is inspected every year and it is in excellent condition. There is an aggressive inspection regimen. Every other year, we do a spectrographic examination of the rivets and some of the other components to ensure that they are in good condition. That is also an area where the minister would definitely have an interest, namely, ensuring that these spans are inspected and maintained in a safe way to ensure that the travelling public is safe and that international commerce is not disrupted.

Finally, in the case of the Peace Bridge, there has been a process of an environmental impact study that will lead to an expansion of capacity at the bridge. It is likely that another span will be built in addition to the existing span. It is important that the government has an oversight role in determining what is built, how it is built and what the effect will be at other crossings.

We have done a reasonably good job up to this point, but Bill C-3 will complement and improve those efforts further, in my personal opinion.

constater dans les antécédents de la Commission du pont de Niagara Falls et ce que je sais du fonctionnement des ponts dans la région de Windsor? Certes, nous éprouvons des problèmes à la frontière, mais ils n'ont rien à voir avec l'exploitation des ponts ou du tunnel. Il s'agit plutôt d'un problème de volume et peut-être de problèmes d'infrastructures du côté canadien, en particulier les ponts de Windsor.

M. Garlock : Permettez-moi de commencer en disant qu'à mon avis, ce texte de loi est nécessaire en vous rappelant que pratiquement tous ces ponts et tunnels ont été créés à la manière d'une mosaïque. Cela confère manifestement au gouvernement le pouvoir de régler certains problèmes graves.

La sécurité sur ces ponts et dans ce tunnel est un problème qui s'est nettement aggravé depuis cinq ans. Les membres du comité pourraient à juste titre penser que : « Eh bien, puisqu'il y a des organismes fédéraux à chaque extrémité de ces ponts et tunnels, ne sont-ils pas responsables des questions de sécurité? » La réponse est non. Lorsqu'il y a une alerte à la bombe à l'un de mes ponts, les autorités douanières des deux pays nous disent : « Lorsque vous aurez trouvé l'origine de cette alerte et que tout sera rétabli, appelez-nous et nous reviendrons vous voir. » Nous travaillons avec les organismes d'application de la loi des deux côtés de la frontière pour régler ce type de situation.

Dans le cas de la Commission du pont de Niagara Falls, nous avons investi près de 3 millions de dollars en argent et près de 1 million de dollars en frais généraux au taux courant chaque année pour l'installation d'un système de sécurité exhaustif qui se compose d'un système d'accès réglementé avec détecteur de mouvements vidéo qui surveille tout ce qui se passe sur nos ponts, dans nos complexes douaniers et sous nos tunnels.

Incontestablement, le gouvernement du Canada a tout intérêt à ce que chaque pont et tunnel respecte une norme élémentaire de sécurité, ce qui est une question importante.

L'autre élément dont il faut tenir compte, c'est que certains de ces ponts et tunnels deviennent vétustes. Le pont Whirlpool Rapids entre nos deux pays, l'unique pont NEXUS entre le Canada et les États-Unis, fêtera l'an prochain son 110^e anniversaire. Il fait l'objet d'une inspection chaque année et est en excellent état. Le régime d'inspection est très rigoureux. Tous les deux ans, nous procédons à l'examen spectrographique des rivets et de certains autres composants pour nous assurer qu'ils sont en bon état. Voilà un autre domaine auquel le ministre porte un intérêt indéniable, s'assurer que les travées sont inspectées et sont entretenues pour assurer la sécurité du public voyageur et faire en sorte que les échanges commerciaux internationaux ne soient pas perturbés.

Enfin, dans le cas du pont Peace, il y a eu une étude d'impact environnemental qui se soldera par un renforcement de la capacité du pont. Tout porte à croire qu'une autre travée sera construite en plus de la travée existante. Il est important que le gouvernement surveille ce qui se construit, la façon dont les travaux se déroulent et quel effet cela risque d'avoir sur les autres ponts et tunnels.

Nous avons accompli un relativement bon travail jusqu'ici, mais le projet de loi C-3 complètera et améliorera encore plus ces efforts, à mon point de vue.

Senator Mercer: You have just talked about the Peace Bridge and the need for expansion and possibly a new crossing. We have also heard about a new crossing in Windsor. I am not clear about whether the new crossing at the Peace Bridge and the one in Windsor will be financed through the non-profit corporation. In the case of Windsor, will it be the private corporation? I understand that the private corporation in Windsor which owns the Ambassador Bridge has been preparing to build a new structure. Are we talking competitive bridges? I know the Peace Bridge is different, and so is the Ambassador Bridge. I have seen the minister's musings in the newspaper in the last couple of weeks in regard to the government possibly being involved, and I am not sure how government is involved if one of these is a private corporation.

Mr. Garlock: I can tell you that certainly the bulk, if not all, of the financing for the Peace Bridge expansion will be within the mechanism that I described, in terms of issuing bonds and then the crossing being responsible for the repayment of the bonds.

Senator, I think it is a little early to determine what might happen in Detroit-Windsor. I know there are a number of competing ideas about what should happen there, how it should happen, and who should be responsible for it. I think that will have to be worked out over the next period of time. No matter how it may be done, if it is done privately, publicly or in some kind of a private-public partnership, certainly the Government of Canada has a great interest in how that expansion occurs.

It is more than just a bridge. It means a lot in terms of jobs for Canadians and the economic life of the nation. When one thinks about the number of exports that cross the 49th parallel every day, clearly the Government of Canada has an interest in how that happens, and in the most efficient and safest way.

Senator Mercer: We talked about the necessity for the legislation. I understand the security factor which is added to the issue, particularly post-9/11, but I also find it rather amazing that we have major economic land links between ourselves and our largest trading partner such that if a bomb scare or threat were called in to the Peace Bridge or the Ambassador Bridge, or any of the bridges, the government officials involved would walk off the bridge and say to the bridge commission people: "Give us a call when it is all clear." I would think that the issue of security would be a little more of a concern to both the United States government and the Government of Canada.

Mr. Garlock: I understand what you are saying. Bill C-3 does indeed inject the government into the security issue to ensure that it is well done by whomever.

Senator Mercer: Well done, but not paid for by the government.

Le sénateur Mercer : Vous venez de parler du pont Peace et du besoin de l'agrandir et peut-être de construire un nouveau pont. Nous avons également entendu parler de la construction d'un nouveau pont à Windsor. Je ne comprends pas très bien si le nouveau pont parallèle au pont Peace et celui de Windsor seront financés par la société à but non lucratif. Dans le cas de Windsor, s'agira-t-il de la société privée? Je crois savoir que la société privée de Windsor à qui appartient le pont Ambassador s'apprête à construire un nouvel ouvrage. Sommes-nous en train de parler de ponts concurrents? Je sais que le pont Peace est différent, et également le pont Ambassador. J'ai lu les réflexions du ministre dans les journaux depuis deux semaines sur une éventuelle participation du gouvernement, et je me demande comment le gouvernement peut participer à un tel projet si l'une de ces entités est une société privée.

M. Garlock : Je puis vous affirmer que le gros, sinon la totalité du financement de l'agrandissement du pont Peace se fera grâce à l'instrument dont j'ai parlé, c'est-à-dire à l'émission d'obligations et à la responsabilité qui incombera à l'entité responsable du pont de rembourser les obligations.

Sénateur, je pense qu'il est un peu tôt pour savoir ce qui se produira à Detroit-Windsor. Je crois qu'il y a un certain nombre d'idées divergentes sur ce qui doit arriver là-bas, sur la façon dont cela doit se produire et sur qui doit en être responsable. Je pense que la question devra être résolue prochainement. Mais, peu importe ce qui se passe, si cela est réalisé par des intérêts privés, par des intérêts publics ou par un partenariat public-privé, il est indéniable que le gouvernement du Canada s'intéresse vivement à la façon dont cet agrandissement se matérialisera.

Car il s'agit de bien plus que d'un simple pont. Il s'agit d'emplois pour des Canadiens et de la vie économique de tout le pays. Lorsqu'on songe au nombre de produits exportés qui franchissent le 49^e parallèle quotidiennement, il est clair que le gouvernement du Canada porte un vif intérêt à ce qui se passe et tient à ce que cela se déroule avec le maximum d'efficacité et de sécurité.

Le sénateur Mercer : Nous avons parlé de la nécessité du projet de loi. Je comprends fort bien le facteur de sécurité qui vient s'ajouter à la question, particulièrement après les événements du 11 septembre, mais je suis plutôt étonné de voir que nous avons d'importantes liaisons terrestres économiques entre notre pays et notre plus gros partenaire commercial et qu'en cas d'un alerte à la bombe au pont Peace ou au pont Ambassador ou à l'un quelconque des autres ponts, les fonctionnaires de l'État quittent tout bonnement le pont et disent aux responsables de la Commission qui en assure l'administration : « Appelez-nous quand la situation sera rétablie. » J'ose croire que la question de sécurité préoccupe un peu plus le gouvernement des États-Unis et celui du Canada.

M. Garlock : Je comprends fort bien ce que vous dites. Le projet de loi C-3 rend effectivement le gouvernement responsable des questions de sécurité pour s'assurer que les responsables assument bien leurs responsabilités.

Le sénateur Mercer : Qu'ils les assument bien, sans que le gouvernement ait à déboursier un seul centime.

Mr. Garlock: That is a debate for another day, senator.

Senator Mercer: What I am getting at is that they, the government, are telling you that you must provide this level of security, but that they will also have a say as to how you set your fee structure.

Mr. Garlock: As far as the fee structure goes, only in the instance that a fee structure has been adopted that has been injurious to efficient flow.

What the minister is trying to get at in terms of fees, charges and tolls is that if I were to drop the truck toll on the Queenston Bridge to \$1 a truck, it would mean that since the Peace Bridge charges \$20 for the same truck, I would attract all the trucking from the Peace Bridge and undermine their ability to meet their obligations to pay their bills, and so that would be a predatory action on my part. That is the kind of instance where the minister would step in and say that this is injurious to an efficient border. Not only are you undermining the Peace Bridge authority but you are also clogging the border at one point where another point for commercial traffic is completely open.

Getting back to the issue of security, many people have the same reaction as you, senator, when they learn how the crossings are secured. However, it is not an altogether imperfect situation as it stands.

In the case of the Niagara Falls Bridge Commission or the Peace Bridge Authority, we are a completely integrated, bi-national commission or authority. This means I am the only general manager of the Niagara Falls Bridge Commission, but I work equally for the interests of Canada and the United States. We freely cross the border and we are able to react quickly to any manner of situation, rather than having the federal agencies of one country on one side of the river and the federal agencies of another opposite them trying to coordinate. Although they do coordinate, in an emergency situation, we are very nimble and we are able to step in to address the situation at hand. We have excellent relationships with the OPP and the RCMP in Canada, as well as with the state police and, to a lesser extent, the FBI in the United States.

Getting back to Bill C-3, it is important that the government, through the Minister of Transport, has a level of assurance that security matters will be appropriately handled at each crossing. Transport has been consultative with the operators in this regard and we expect that to continue during the regulation-making period.

Senator Mercer: You talked about the possibility of predatory pricing disrupting the marketplace. Would the marketplace not take care of that? In the example you used, where you drop your price to a dollar, the more trucks cause you more wear and tear

M. Garlock : C'est un débat que nous réserverons à une autre journée, sénateur.

Le sénateur Mercer : Ce que j'essaie de vous dire, c'est que le gouvernement vous dit que vous devez assurer tel et tel niveau de sécurité, mais il doit également avoir son mot à dire dans la façon dont vous établissez votre barème des redevances.

M. Garlock : Pour ce qui est du barème des redevances, le gouvernement ne doit intervenir que si le barème adopté porte préjudice à l'efficacité de la circulation.

Ce que le ministre essaie de dire au sujet des redevances, des frais et des péages, c'est que, si je devais abaisser le péage des camions sur le pont Queenston à 1 \$ le camion, étant donné que le pont Peace facture 20 \$ au même camion, j'attirerais alors toutes les activités de camionnage aux dépens du pont Peace et saperais sa capacité à s'acquitter de ses obligations en matière de règlement des factures, de sorte que l'on pourrait assimiler cela à une fixation de prix abusifs de ma part. C'est précisément dans un tel cas que le ministre peut intervenir et affirmer que cela porte préjudice à l'efficacité de la frontière. Non seulement vous minez les intérêts de l'administration responsable du pont Peace, mais vous embouteillez la frontière à un poste frontalier alors qu'un autre poste qu'emprunte le trafic commercial est parfaitement fluide.

Pour en revenir à la question de la sécurité, de nombreuses personnes ont la même réaction que vous, sénateur, lorsqu'ils apprennent de quelle façon on assure la sécurité des ponts et des tunnels. Toutefois, ce n'est pas une situation aussi imparfaite qu'il peut sembler à première vue.

Dans le cas de la Commission du pont de Niagara Falls ou de l'Administration du pont Peace, nous sommes une commission ou une administration binationale parfaitement intégrée. Cela signifie que je suis l'unique directeur général de la Commission du pont de Niagara Falls, mais que je travaille autant à défendre les intérêts du Canada que ceux des États-Unis. Nous franchissons librement la frontière et nous pouvons réagir rapidement devant n'importe quelle situation, au lieu de devoir faire appel à la coordination des organismes fédéraux d'un pays d'un côté du fleuve et aux organismes fédéraux du côté opposé. Même s'ils assurent la coordination des choses, en cas d'urgence, nous sommes très agiles et sommes parfaitement en mesure d'intervenir pour remédier à la situation qui nous préoccupe. Nous entretenons d'excellents rapports avec la PPO et la GRC au Canada, de même qu'avec la police d'État et, dans une moindre mesure, avec le FBI des États-Unis.

Pour en revenir au projet de loi C-3, il est important que le gouvernement, par l'entremise du ministre des Transports, ait des garanties que les questions de sécurité seront résolues de manière satisfaisante à chaque point de passage. Le ministère des Transports a eu des consultations avec les administrateurs à cet égard et nous nous attendons à ce que cela persiste durant la période d'élaboration des règlements.

Le sénateur Mercer : Vous avez parlé de la possibilité que la fixation de prix abusifs perturbe le marché. Le marché n'arriverait-il pas à régler la situation tout seul? Dans l'exemple que vous avez utilisé, là où vous abaissez votre prix à 1 \$, le plus grand

on your bridge; plus, with your revenue dropping, it seems to me that you will only get away with that for a certain period of time. Air Canada is a good example of what predatory pricing does: you end up in financial trouble yourself.

Mr. Garlock: Ultimately, it is possible that the market could address the issue, but in the interim a great deal of damage could be done. In our instance, while we work for separate authorities, we work collegially to manage the traffic over the Niagara River. This happens in most instances along the border.

I will speak specifically to the Niagara River. There are only two commercial bridges of the four: Queenston and the bridge at Fort Erie. When we made plans to do the fifth lane on the Queenston Bridge, the Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority suspended a plan to do some joint replacement work for a year so that they could handle any additional traffic that would be diverted from Queenston while our construction was ongoing. Conversely, this June, we did not open one of our lanes to fast traffic. We wanted to ensure that the bridge could handle the most traffic as efficiently as possible while the Peace Bridge did the joint replacement work that they put off for a year.

In mid-October there was a serious snow and windstorm that swept through Southern Ontario and Western New York, and the Peace Bridge lost power going into the United States for a period of time and was unable to process commercial trucks, so they sent those trucks up to Queenston. At the same time, if we had issues at Queenston, we would send them down to the Peace Bridge. That is the kind of working relationship that you want all along the border. The minister has an interest to ensure that, particularly in the area of tolls, nothing is done to disrupt that situation.

You are right, senator; the marketplace might ultimately work it out, but in the meantime, the regional traffic movement will be seriously compromised. In this day of just-in-time delivery, it could cost a lot of people a lot of jobs. While these operators are having this knock-down, dragged-out war between them, the minister should be able to step in and say "No."

Senator Phalen: Most of the questions that I intended to ask have been answered. However, I will go back to Senator Bacon's question and your answer. From what I understand, you seem to be satisfied that you can balance the need for business confidentiality with the need to protect Canadians from terrorists. Is that correct? Did you say that in your answer?

Mr. Garlock: Yes. I am not particularly sensitive to business confidentiality in that we are a public entity. We share our situation with the Minister of Transport, if he so requests. In

nombre de camions qui empruntent votre pont en accélèrent l'usure; sans compter qu'avec la baisse de vos recettes, il me semble que vous ne pourrez vous en tirer à bon compte que pendant un certain temps. Air Canada illustre on ne peut mieux les conséquences de la fixation de prix abusifs : vous finissez par éprouver vous-même des ennuis financiers.

M. Garlock : En définitive, il se peut que le marché puisse résoudre la question, mais, en attendant, cela risque de causer beaucoup de dégâts. En ce qui nous concerne, même si nous travaillons pour des administrations distinctes, nous œuvrons dans un esprit de collégialité pour gérer la circulation au-dessus du Niagara. C'est ce qui se passe dans la plupart des cas le long de la frontière.

Je traiterai exclusivement du Niagara. Sur les quatre ponts, il n'y en a que deux qui aient une vocation commerciale : le pont Queenston et le pont de Fort Erie. Lorsque nous avons décidé d'aménager une cinquième voie sur le pont Queenston, la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority a reporté d'un an son plan de remplacer certains joints pour pouvoir accueillir le trafic supplémentaire détourné du pont de Queenston pendant le déroulement des travaux. À l'inverse, au mois de juin, nous avons dû fermer l'une de nos voies à la circulation rapide. Nous tenions à nous assurer que le pont pouvait accueillir le maximum de trafic avec le maximum d'efficacité pendant que les responsables du pont Peace procédaient au remplacement des joints qu'ils avaient différé pendant un an.

À la mi-octobre, une violente tempête de neige accompagnée de vents forts a balayé le sud de l'Ontario et l'ouest de l'État de New York, et le pont Peace n'a pas eu d'électricité pendant un certain temps dans le sens des États-Unis et n'a donc pas été en mesure de faire payer les camions commerciaux, de sorte qu'il les a détournés sur Queenston. En même temps, si nous avions des problèmes à Queenston, nous détournions alors les camions vers le pont Peace. Voilà le type de relation de travail que l'on peut souhaiter le long de la frontière. Le ministre a tout intérêt à vouloir, en particulier dans le secteur des péages, à ce que rien ne vienne perturber une telle situation.

Vous avez parfaitement raison, sénateur; le marché risque en définitive de résoudre la situation, mais, en attendant, la circulation régionale sera sérieusement compromise. En cette époque de livraisons juste à temps, cela risque de coûter leur emploi à un grand nombre de gens. Pendant que les administrateurs se livrent une guerre des prix, le ministre doit être en mesure d'intervenir et de leur dire : « Cessez tout de suite. »

Le sénateur Phalen : Je dois dire que l'on a répondu à la plupart des questions que je me posais. Je tiens néanmoins à revenir sur la question de la sénateur Bacon et sur votre réponse. D'après ce que j'ai pu comprendre, vous semblez satisfait de pouvoir concilier le besoin d'assurer le secret commercial et de protéger les Canadiens contre les terroristes. Est-ce bien exact? Avez-vous bien dit cela dans votre réponse?

M. Garlock : Effectivement. Je ne suis pas très sensible à la question du secret commercial en ce sens que nous sommes une entité publique. Nous partageons notre situation avec le ministre

terms of security, while there are some things that I do not talk about in an open forum, they are few and far between. I want people to know there is a robust surveillance system on our bridges and that there are protocols for security sweeps, because they can have a chilling effect on someone who might be thinking of doing something untoward to the crossing. I am not sure I answered your question.

Senator Phalen: I am satisfied. An article in the *Ottawa Citizen* last Friday said that the Minister of Transport would be announcing the backing of the construction of a new link between Windsor and Detroit. What is your view on the public-private partnership concept?

Mr. Garlock: As I said earlier, we are very strange creations. To some extent, that is what we are, the Niagara Falls Bridge Commission or the Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, in that we perform a public purpose but without relying upon the government for funding. We generate the revenue required to address the task at hand but we also recognize the legitimate government oversight of what we do. Therefore, we are somewhat of a model for that public-private funding. In fact, in Canada, the Niagara Falls Bridge Commission is licensed under the extra-corporations law of the Province of Ontario, which recognizes that while we are a private, not-for-profit corporation in Canada, we perform a public purpose. Much of that blending is already going on.

I cannot speak directly to what the minister has in mind. I am not up to speed on the most recent deliberations. However, it is not an unusual approach when you look at what else has been happening along the border.

Senator Phalen: Your organization is the Bridge and Tunnel Operators Association. Is the Canadian Transit Company a part of that?

Mr. Garlock: It is a member.

Senator Phalen: I have a letter from the Canadian Transit Company and they seem to be at odds with what you are saying. In the letter, they say that in respect to this issue, they were not consulted. There is a list of things here that they object to. They say that for 78 years they had an annual engineering inspection, and opened these documents to review from public and government services. Then they say that there is nothing in this section identified as maintenance or repair that will protect the confidentiality of information that they may be asked to provide. Do you believe that is correct?

Mr. Garlock: I can imagine that they would have more sensitivity toward sharing that information because they are a completely private corporation. I am public, and so I do not have that same sensitivity. What I do should be subject to your scrutiny, and to the scrutiny of the minister and the scrutiny of the Government of the United States, because I am public. The situation at the Ambassador Bridge is different. As I said in my

des Transports, s'il nous le demande. Sur le plan de la sécurité, même s'il y a certains éléments dont je m'abstiendrai de parler dans une tribune ouverte, ils sont plutôt rares. Je veux que les gens sachent qu'il existe sur nos ponts un solide système de surveillance et qu'il y a des protocoles pour les contrôles de sécurité, car cela peut avoir un effet dissuasif sur quiconque a l'intention de porter atteinte à la sécurité de notre pont. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.

Le sénateur Phalen : Tout à fait. Un article paru dans le *Ottawa Citizen* vendredi dernier affirmait que le ministre des Transports allait annoncer le financement de la construction d'une nouvelle liaison entre Windsor et Detroit. Que pensez-vous de la notion d'un partenariat public-privé?

M. Garlock : Comme je l'ai déjà dit, nous sommes d'étranges créatures. Dans une certaine mesure, c'est ce qu'est la Commission du pont de Niagara Falls ou la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, en ce sens que nous sommes des entités d'utilité publique qui ne comptent pas sur l'aide publique de l'État. C'est nous qui générons les recettes nécessaires pour remplir notre mandat, même si nous reconnaissons le droit du gouvernement de surveiller ce que nous faisons. Nous sommes donc en quelque sorte un modèle de financement public-privé. De fait, au Canada, la Commission du pont de Niagara Falls est légitime en vertu des lois sur les sociétés de la province d'Ontario qui reconnaissent que, même si nous sommes une société privée à but non lucratif, nous sommes une société d'utilité publique. Une bonne part de ce mélange se produit déjà.

Je ne peux vous dire au juste ce à quoi songe le ministre. Je ne suis pas au courant de ses délibérations les plus récentes. Toutefois, ce n'est pas une approche inusitée lorsque vous examinez tout ce qui s'est passé le long de la frontière.

Le sénateur Phalen : Vous représentez l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels. La Canadian Transit Company en fait-elle partie?

M. Garlock : Effectivement.

Le sénateur Phalen : J'ai entre les mains une lettre de la Canadian Transit Company qui semble ne pas être d'accord avec ce que vous affirmez. Dans cette lettre, celle-ci affirme ne pas avoir été consultée sur cette question. Il y a également une liste des choses auxquelles elle s'oppose. Elle affirme que, depuis 78 ans, elle fait l'objet d'une inspection annuelle par des ingénieurs et qu'elle a mis sa documentation à la disposition du public et des services gouvernementaux. Puis elle affirme qu'il n'y a rien dans la section qualifiée de travaux d'entretien ou de réparation qui protège la confidentialité des renseignements qu'elle peut être appelée à fournir. Estimez-vous que c'est exact?

M. Garlock : Je peux fort bien comprendre qu'elle hésite plus à échanger ce genre de renseignements car il s'agit d'une société entièrement privée. Je suis pour ma part une entité publique et je n'ai pas le même genre d'hésitation. Ce que je fais doit être livré à votre examen minutieux, à l'examen minutieux du ministre et à celui du gouvernement des États-Unis, car je suis une entité publique. La situation du pont Ambassador est différente.

testimony, on some components of the bill there may be members who have another view, and you have just cited a good example of that.

Senator Eyton: I want to follow up on Senator Phalen's comments about your association. Could you tell me more about its makeup? How long has it been in existence? You mentioned 10 out of a possible 11 members. You mentioned that the Ambassador Bridge was one of the nine. I would like to know something of the composition beyond what you have said.

Mr. Garlock: Certainly, senator. The association has probably been around for 10 years or more, in one form or another. In the format that I am familiar with, it has been in existence for the last six years. It is composed of the international bridge at Sault Ste. Marie; the Blue Water Bridge between Port Edward and Port Huron, Michigan; the Windsor-Detroit tunnel; the Ambassador Bridge between Windsor and Detroit; then moving east, the Peace Bridge in Fort Erie and Buffalo; the three bridges under the Niagara Falls Bridge Commission — Rainbow, Whirlpool Rapids, and Queenston-Lewiston. Going farther east is the Thousand Islands Bridge, the international bridge over the St. Lawrence River and, finally, the Ogdensburg Bridge between Plattsburgh, New York, and Quebec.

In the instance of the Blue Water Bridge, half of the bridge is operated by the Blue Water Bridge Authority, a Crown corporation. The other half of the bridge is operated by the Michigan Department of Transportation. If the number of our members does not quite jibe with the number of our crossings, that is why. There are two owners of that bridge and there is one owner of three bridges in the case of the Niagara Falls Bridge Commission.

Generally speaking, the association's reason for existence is to share best practices and operating information between all the operators. We do not lobby as such. Our opinion has been sought on Bill C-3 so we have offered it. I have restricted my remarks as President of the BTOA to that area where we had our greatest concern and that has been addressed.

Generally speaking, the members of the association meet several times a year to share information that would improve the efficiency and operation of all of the border crossings.

Senator Eyton: You mentioned 10 out of 11. Who is the exception? Who does not belong to the association?

Mr. Garlock: All those bridges are members. It is just that there are only 10 members for 11 bridges, because I have three.

Senator Eyton: It is because of Blue Water?

Mr. Garlock: Yes.

Senator Eyton: You are speaking today on behalf of your association. Do you have a specific instruction or mandate in coming here today?

Comme je l'ai dit dans ma déposition, à propos de certains éléments du projet de loi, il y a sans doute des membres qui ont un avis différent, et vous venez d'en citer un excellent exemple.

Le sénateur Eyton : J'aimerais reprendre les observations du sénateur Phalen au sujet de votre association. Pouvez-vous m'en dire plus sur sa composition? Depuis combien d'années existe-t-elle? Vous avez parlé de dix membres sur onze possibles. Vous avez dit que le pont Ambassador était l'un des neuf. J'aimerais savoir quelque chose sur sa composition en dehors de ce que vous avez déjà dit.

M. Garlock : Certainement, sénateur. L'Association existe vraisemblablement depuis une dizaine d'années, sous une forme ou une autre. Sous sa forme actuelle, elle existe depuis six ans. Elle se compose du pont international de Sault Ste. Marie; du pont Blue Water qui relie Port Edward à Port Huron (Michigan); du tunnel Windsor-Detroit; du pont Ambassador entre Windsor et Detroit; puis, en allant vers l'est, du pont Peace à Fort Erie et Buffalo; des trois ponts placés sous l'administration de la Commission du pont de Niagara Falls — les ponts Rainbow, Whirlpool Rapids et Queenston-Lewiston. Plus loin vers l'est, il y a le pont des Mille-Îles, le pont international qui enjambe le Saint-Laurent et, enfin, le pont Ogdensburg entre Plattsburgh (New York) et Québec.

Pour ce qui est du pont Blue Water, la moitié du pont est exploitée par l'Administration du pont Blue Water, qui est une société d'État. L'autre moitié est exploitée par le ministère des Transports du Michigan. Si le nombre de nos membres ne correspond pas exactement au nombre de ponts et tunnels, en voici la raison. Il y a deux propriétaires de ce pont et un propriétaire de trois ponts dans le cas de la Commission du pont de Niagara Falls.

Généralement parlant, la raison d'être de l'Association est l'échange de pratiques optimales et de renseignements sur l'exploitation entre tous les administrateurs. Nous n'exerçons pas de pressions en tant que tel. On a sollicité notre avis sur le projet de loi C-3 et nous l'avons donné. J'ai limité mes propos en tant que président de l'AAPT au domaine qui nous préoccupait le plus et qui a été résolu.

En général, les membres de l'Association se réunissent plusieurs fois par an pour échanger des renseignements dont le but est d'améliorer l'efficacité et l'exploitation de tous les postes-frontière.

Le sénateur Eyton : Vous avez mentionné dix sur onze. Qui est l'exception? Qui n'appartient pas à l'Association?

M. Garlock : Tous ces ponts en sont membres. Je vous ai dit qu'il n'y a que dix membres pour onze ponts, car mon entité en administre trois.

Le sénateur Eyton : Est-ce à cause du pont Blue Water?

M. Garlock : Oui.

Le sénateur Eyton : Vous parlez bien aujourd'hui au nom de votre association. Avez-vous reçu des directives ou un mandat précis avant de comparaître ici aujourd'hui?

Mr. Garlock: All of the members saw my testimony in advance of me coming to you. If a question is asked on which I think there would be disparity among the members, I would try to reference that for you and assure you that I am speaking only on behalf of myself as opposed to all the members.

Senator Eyton: As has already been noted, we have been approached by various of your members who have had some constructive suggestions or criticisms about the bill as it stands today. They relate to approvals covering ownership, new works, and fees and tolls. Are they not discussed within your association as association issues?

Mr. Garlock: They are, senator, but if we cannot find consensus then you would not find that present in my testimony. It has been known throughout the development of this bill that some members may approach Transport Canada, the House of Commons or the Senate, independent of the association.

Senator Eyton: Are you and the association content to have them make their representations and wish them well?

Mr. Garlock: Yes.

Senator Eyton: Tell me more about tolls. I am a free marketer, much as I now understand Senator Mercer to be. Are tolls consistent in the border crossings across Ontario? How are they set? Are they set individually or in relation to competitive bridges down the way a bit? Can you tell me more about the toll-setting process?

Mr. Garlock: It is done individually by each entity responsible for the crossing. In our case, it is set by the eight commissioners. It is one of their primary responsibilities. Sometimes toll increases are agreed to within the context of bond covenants. I can give you an example. We did our first significant bond issue in 1991. We issued \$130 million in debt bonds. Part of the covenant called for a series of toll increases. We were supposed to have a toll increase in November 2001 and again in November 2003. However, with agreement of the bond trustees, we had a traffic study performed that would project what our future traffic would be and that would produce results in terms of what our cash flow would be. There was an examination of our reserves for capital purposes, for capital construction. The bond trustees agreed that the commission did not have to increase tolls at that time, if we chose not to do so. The commission chose not to do so. Over the last six years we have saved toll payers more than \$12 million. This is driven by a philosophy on the part of the commission that we will only collect that amount of money that we need for repairs, maintenance and capital construction.

Mr. Garlock : Tous les membres ont pu lire ma déposition avant que je me présente devant vous. Au cas où l'on me poserait une question au sujet de laquelle les membres ont des avis divergents, je m'efforce de vous le dire et je puis vous assurer que je ne parle qu'en mon propre nom par opposition à celui de tous nos membres.

Le sénateur Eyton : Comme cela a déjà été dit, plusieurs de vos membres se sont adressés à nous avec des conseils ou des critiques constructifs sur le projet de loi tel qu'il est aujourd'hui. Leurs propos traitent des approbations qui visent le régime de propriété, les nouveaux travaux et les redevances et les péages. N'en discute-t-on pas au sein de votre association?

Mr. Garlock : Bien sûr que si, sénateur, mais, si nous ne pouvons parvenir à un consensus, je les laisse volontairement à l'écart de ma déposition. Tout au long de l'élaboration de ce projet de loi, on a su que certains membres s'étaient adressés à Transports Canada, à la Chambre des communes ou au Sénat, indépendamment de l'Association.

Le sénateur Eyton : Vous-même et votre association ne trouvez-vous rien à redire à ce qu'ils présentent leurs propres observations?

Mr. Garlock : Non.

Le sénateur Eyton : Parlez-moi un peu des péages. Je suis un tenant de l'économie libérale, tout comme le sénateur Mercer. Les péages sont-ils uniformes aux postes-frontière de tout l'Ontario? Comment sont-ils fixés? Sont-ils fixés individuellement ou par rapport aux ponts concurrents situés un peu plus en aval? Pouvez-vous me parler un peu plus du processus d'établissement des péages?

Mr. Garlock : Celui-ci est laissé à la discrétion de chaque entité responsable d'un pont ou tunnel. En ce qui nous concerne, le processus est établi par huit commissaires. Il s'agit de l'une de leurs responsabilités primordiales. Il arrive parfois que la hausse des péages soit approuvée dans le contexte des clauses obligatoires. Je peux vous fournir un exemple. Notre première grande émission d'obligations a eu lieu en 1991. Nous avons émis pour 130 millions de dollars d'obligations. Parmi les conditions, il y en avait une qui prévoyait une série de hausses des péages. Nous étions censés augmenter les péages en novembre 2001 et à nouveau en novembre 2003. Toutefois, moyennant l'accord des dépositaires des obligations, nous avons procédé à une étude de la circulation pour prévoir la circulation future et savoir avec plus d'exactitude quels seraient nos mouvements de trésorerie. Nous avons examiné nos réserves pour fins d'immobilisations et pour la construction d'immobilisations. Les dépositaires des obligations ont convenu que la Commission n'avait pas besoin d'augmenter les péages à ces dates, et nous avons donc décidé de ne pas le faire. La Commission a décidé de suivre leurs conseils. Depuis six ans, nous avons ainsi permis à ceux qui règlent les péages d'économiser plus de 12 millions de dollars. Cela est dicté par le principe auquel la Commission souscrit selon lequel nous percevons seulement le montant d'argent dont nous avons besoin pour effectuer des réparations, des travaux d'entretien et pour construire de nouvelles immobilisations.

We have been doing a lot of capital construction at the Niagara Falls Bridge Commission, as has the Peace Bridge and a number of other crossings. They have done things, are doing things or they need to do things. Over the last 10 years we have finished something in the area of \$160 million of improvements. That was based on issuing \$130 million in debt and then using any overage from tolls for capital construction.

Senator Eyton: I was more focused on the tolls themselves. Are they relatively consistent on all the border crossings?

Mr. Garlock: No. For the Ambassador Bridge, with the highest volume between the two countries, I believe for an automobile to go round-trip on that bridge it is \$8. For that same automobile to go round-trip on the Rainbow Bridge or the Peace Bridge, it is \$3.50.

Senator Eyton: The three crossings that you are responsible for in Niagara Falls and that area, are they all the same?

Mr. Garlock: Yes, for cars they are the same. As for trucks, let me use the U.S. rate because we know it. For a five-axle truck, which is the average truck, at the Queenston-Lewiston Bridge they will pay \$13 U.S. to go round-trip on that bridge. At the Peace Bridge, they will pay \$19.80 cents to go round-trip. That is considerably lower than some of the other crossings.

As far as tolls are concerned, regionally there is some elasticity. As I said earlier, if I were to drop tolls through the floor, I could expect some volume to divert to my bridge. By and large, tolls are one of the last things that a carrier considers in terms of mapping their route. It is usually dictated by where they came from and where they are going. That determines which crossing they will use. All of the toll structures are up to the individual crossing entities and they have to make that decision based on criteria that makes sense for them.

Senator Eyton: I think Bill C-3 is long overdue. A couple of attempts have been made to get there in the past. I am strongly in favour of the bill and the consistency and regulation it will provide. There is a similar process in the U.S. Is there any need to make this bill consistent with the process within the U.S.? I find it strange to think that there are two different sets of rules and regulations for a bridge that is half owned by Canada and half owned by the United States.

Mr. Garlock: There are two countries here, senator, and they do not always see things the same way. I think we know that. It certainly does not cause me any concern. As Mr. Rienas just reminded me, in the case of safety inspections right now, if there is a provincial standard and a state standard, we follow the more demanding standard. We have had some preliminary discussions with the Department of Transport, and I am sure that will continue after the bill is approved by the House and the Senate, about not developing an entirely new federal standard

Nous avons construit de nombreuses immobilisations à la Commission du pont de Niagara Falls, au même titre que l'Administration du pont Peace et un certain nombre d'autres postes-frontière. Celles-ci ont agi, elles agissent ou elles ont besoin d'agir. Depuis dix ans, nous avons réalisé pour 160 millions de dollars d'améliorations. Nous avons donc émis pour 130 millions de dollars d'obligations et nous utilisons tout excédent résultant des péages pour la construction d'immobilisations.

Le sénateur Eyton : Je pensais plus aux péages proprement dits. Sont-ils relativement uniformes à tous les postes-frontière?

M. Garlock : Non. Au pont Ambassador, qui enregistre la plus forte densité de circulation entre les deux pays, je crois que le péage aller-retour pour une automobile est de 8 \$. Pour la même automobile, l'aller-retour sur le pont Rainbow ou le pont Peace est de 3,50 \$.

Le sénateur Eyton : Les trois ponts dont vous assumez la responsabilité à Niagara Falls et dans cette région perçoivent-ils le même péage?

M. Garlock : Oui, pour les voitures, le péage est identique. Quant aux camions, permettez-moi de vous citer le taux américain, car c'est celui que nous connaissons. Pour un camion à cinq essieux, qui est un camion moyen, au pont Queenston-Lewiston, l'aller-retour s'élève à 13 \$ américains. Au pont Peace, l'aller-retour est de 19,80 \$. Ce montant est nettement inférieur à celui que perçoivent d'autres ponts.

Pour ce qui est des péages, il y a une certaine élasticité à l'échelle régionale. Comme je l'ai dit plus tôt, si je réduisais les péages de manière draconienne, je pourrais m'attendre à voir une partie de la circulation détournée vers mes ponts. En général, les péages sont le dernier facteur dont un transporteur tient compte lorsqu'il établit son itinéraire. Ce qui compte avant tout, c'est d'où il part et vers quelle destination il se dirige. C'est ce qui détermine le pont qu'il empruntera. Tous les barèmes des péages dépendent des entités responsables d'un pont qui doivent prendre ce genre de décision en se fondant sur les critères qui leur paraissent les plus sensés.

Le sénateur Eyton : À mon avis, le projet de loi C-3 est attendu depuis longtemps. Une ou deux tentatives ont été faites par le passé. Je suis tout à fait favorable à ce projet de loi et à l'uniformité et à la réglementation qu'il favorise. Il y a un processus analogue en cours aux États-Unis. Est-il nécessaire que ce projet de loi cadre avec le processus en cours aux États-Unis? Il me paraît étrange qu'il y ait deux ensembles de règles et de règlements régissant un pont qui appartient pour moitié au Canada et pour l'autre aux États-Unis.

M. Garlock : Il s'agit de deux pays, sénateur, qui ne voient pas toujours les choses de la même façon. Je crois que nous savons tous cela. Cela ne suscite pas en moi la moindre préoccupation. Comme M. Rienas vient de me le rappeler, dans le cas des inspections de sécurité, s'il existe une norme provinciale et une norme étatique, nous nous conformons à la norme la plus rigoureuse. Nous avons eu certaines discussions préliminaires avec le ministère des Transports, et je suis convaincu que ces discussions se poursuivront après l'approbation du projet de loi

but, rather, looking at the most demanding standard that is out there and, we hope, coming to a meeting of the minds that that is acceptable.

Because this is such critically important infrastructure, it is in all of our interests to ensure that we go through every step necessary to ensure that the crossings are safe and stable and will serve the interests of both countries for a long time. That is the basis of Bill C-3 and the basis of the presidential permit process in the United States. Personally, I do not see any conflict between the two. I am comfortable in dealing with the requirements of both Ottawa and Washington.

Senator Eyton: Even if they are different?

Mr. Garlock: Yes, senator.

Senator Zimmer: Thank you for your presentation, sir. I think your quantity and quality of answers are good.

My questions are in the area of financial impact. Senator Eyton touched on the first part of it. I want to join the free enterprise club with him and Senator Mercer.

My question concerns non-profit and not-for-profit organizations. As my colleague Senator Johnson from Manitoba knows, I am involved in many non-profit organizations. To me, gentlemen, you are smiling and sitting there too happy, I would say, because I would like to get an idea of the financial impact of revenues versus expenses on these bridges. Can you give us an idea of what volumes we are talking about — not only rates but also amounts of revenue versus expenses and surpluses which will be, I presume, ploughed back into the maintenance, repairs and infrastructure of bridges. Can you give us a general idea of what numbers we are talking about?

Mr. Garlock: Of course. At this point I will ask Mr. Rienas to step in to talk about the Peace Bridge as well. We can talk about our two organizations but I would be reluctant to talk about anyone else's finances, although I may have some general understanding of them.

While we are private-public benefit corporations, we bring an entrepreneurial, businesslike approach to how we operate these crossings. I can tell you that at the Niagara Falls Bridge Commission, there was a period from 1995 through until about 2005 where our expenses dropped every year. A new general manager had been brought on and the board had a new and entrepreneurial, businesslike approach. We stripped out a lot of unnecessary overhead. It was unusual. Deloitte & Touche has been our auditor since 1941 and they cannot cite many organizations where the expense line went down and the revenue line went up. We operate very much like private sector interests. As opposed to satisfying shareholders, we are trying to drop more to the bottom line to help finance our capital improvements.

par la Chambre et le Sénat, à savoir qu'il n'est pas nécessaire d'élaborer une norme fédérale entièrement nouvelle mais qu'il est préférable de respecter la norme la plus rigoureuse et, espérons-nous, de parvenir à un consensus acceptable.

Compte tenu du caractère essentiel de nos infrastructures, il est dans notre intérêt à tous de nous assurer que toutes les mesures nécessaires sont prises pour que les ponts soient sans danger et stables et qu'ils servent les intérêts des deux pays pendant longtemps. Tel est le fondement du projet de loi C-3 et le fondement de la procédure de permis présidentiels aux États-Unis. Personnellement, je ne vois aucun conflit entre les deux. Je ne trouve rien à redire au fait de devoir me conformer aux exigences à la fois d'Ottawa et de Washington.

Le sénateur Eyton : Même si ces exigences sont divergentes?

M. Garlock : Oui, sénateur.

Le sénateur Zimmer : Je vous remercie de votre présentation, monsieur. Je trouve la quantité et la qualité de vos réponses tout à fait satisfaisantes.

Mes questions ont trait aux conséquences financières. Le sénateur Eyton a effleuré le premier élément de cette question. Je tiens à adhérer au club de la libre entreprise avec lui et le sénateur Mercer.

Ma question se rapporte aux organismes à but lucratif et à but non lucratif. Comme le sait mon collègue du Manitoba, le sénateur Johnson, je m'investis dans un grand nombre d'associations à but non lucratif. À mon avis, messieurs, votre sourire trahit votre bonheur, oserais-je dire, car j'aimerais me faire une idée des répercussions financières des recettes par rapport aux dépenses sur ces ponts. Pouvez-vous me donner une idée des volumes qui nous intéressent, pas seulement des taux, mais également du montant des recettes par rapport aux dépenses et aux excédents qui seront réinvestis dans les travaux d'entretien, les réparations et les infrastructures des ponts? Pouvez-vous me donner une idée générale des chiffres dont nous parlons ici?

M. Garlock : Bien sûr. Je vais maintenant demander à M. Rienas d'intervenir pour nous parler de la situation du pont Peace. Nous pouvons parler de nos deux organismes, mais j'hésiterais à parler des finances de quelqu'un d'autre, même si j'en ai une certaine compréhension.

Même si nous sommes des sociétés privées d'utilité publique, nous exploitons ces ponts dans un esprit commercial. Je peux vous affirmer qu'à la Commission du pont de Niagara Falls, entre 1995 et environ 2005, nos dépenses ont baissé chaque année. Un nouveau directeur général a été recruté et le conseil a adopté une nouvelle approche commerciale axée sur les affaires. Nous avons éliminé bon nombre des frais généraux inutiles. C'est là une démarche assez inhabituelle. Deloitte & Touche est notre vérificateur depuis 1941 et cette entreprise aurait du mal à mentionner de nombreuses organisations dont les dépenses ont régulièrement baissé et les recettes régulièrement augmenté. Nous fonctionnons essentiellement à la manière d'une entreprise du secteur privé. Au lieu de vouloir satisfaire nos actionnaires, nous nous intéressons plus à nos résultats pour nous aider à financer l'amélioration de nos immobilisations.

To give you a profile on the Niagara Falls Bridge Commission, it costs us about \$13 million to \$14 million per year to operate the three bridges. On top of that, we have debt service of about another \$7 million. We drop everything that is left — that usually runs about \$12 million to \$13 million — to our capital reserves. Right now, we are carrying \$90 million in debt from those 1992 bonds that were refinanced in 2003, but we have about \$120 million in reserves. You say, well, that is a little bit outrageous. However, we are looking at \$130 million that we will have to put into the Queenston Plaza and the turnaround. While the Government of the United States ultimately pays for their facilities, we front the money and then they make us whole after the fact. Lewiston will run us \$75 to \$88 million. We also have a commission policy that we do not let our reserves drop below \$60 million. The reason for that is twofold: First and foremost, it is to preserve our bond rating on Wall Street. That A rating is terribly valuable to us and saves a great deal of money for the toll payers in terms of interest charges. The other interest is that if we had a catastrophic occurrence on one of the bridges, we would be able to step in and have the financial wherewithal to address it very quickly.

Therefore, our revenue stream is comprised of three components: first and foremost, tolls; second, it is comprised of non-toll income. We have duty-free operators who lease space on the plazas from us, and we receive a percentage of their sales. That is a very important component.

We also receive payments in excess of \$3 million per year from the government of the United States for use of their facilities on the U.S. side. That is a payment reflective of our capital and borrowing costs, particularly when we rebuilt the Rainbow Bridge in the mid 1990s. That payment pays for such things as repair, maintenance and things such as utilities.

Our third source of revenue is the interest income being thrown off by the reserves but being ploughed back in for capital construction.

Senator Tkachuk: Do you know what that total is per year?

Mr. Garlock: A total of \$30 million for the three bridges.

Senator Tkachuk: Is it about \$20 million in expenditures?

Mr. Garlock: Yes, between debt service and ongoing overhead.

Ron Rienas, General Manager, Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, Bridge and Tunnel Operators Association: The Peace Bridge is very similar, in the sense that we operate much like the Niagara Falls Bridge Commission with private sector principles.

Pour vous permettre de vous faire une meilleure idée de la Commission du pont de Niagara Falls, l'exploitation des trois ponts nous coûte environ 13 à 14 millions de dollars par an. Il faut ajouter à cela le service de la dette qui représente 7 millions de dollars de plus. Nous versons tout ce qui reste — c'est-à-dire entre 12 et 13 millions de dollars — à notre réserve de capitaux. Aujourd'hui, nous assumons 90 millions de dollars de dette à cause des obligations de 1992 qui ont été refinancées en 2003, mais nous avons en réserve près de 120 millions de dollars. Sans doute vous dites-vous que c'est un peu exagéré. Mais nous savons que nous devons investir 130 millions de dollars dans le complexe et le rond-point de Queenston. Alors qu'aux États-Unis, le gouvernement règle la facture des installations, nous devons avancer l'argent et nous faire rembourser par la suite. Queenston nous coûtera entre 75 et 88 millions de dollars. Nous avons également pour principe à la Commission de ne pas laisser nos réserves chuter en deçà de 60 millions de dollars. La raison est double : en premier lieu, c'est pour conserver la cote de nos obligations sur Wall Street. Cette cote A est extrêmement précieuse à nos yeux et elle permet aux usagers de nos ponts d'économiser beaucoup d'argent sur le plan des frais d'intérêts. L'autre facteur est que, si une catastrophe devait se produire sur l'un de nos ponts, nous serions en mesure d'intervenir et aurions les moyens financiers pour y remédier très vite.

C'est ainsi que la source de nos recettes se compose de trois éléments : le principal, les péages; le deuxième, les recettes hors péage. Nous avons des boutiques hors taxes qui nous louent des locaux dans les complexes douaniers et nous touchons un pourcentage sur leurs ventes. C'est un élément très important.

Nous touchons également plus de 3 millions de dollars par an du gouvernement des États-Unis au titre de l'utilisation de ses installations du côté américain. C'est là un paiement qui reflète nos coûts d'investissement et d'emprunt, en particulier lorsque nous avons dû reconstruire le pont Rainbow au milieu des années 1990. Ce montant nous permet de régler les factures de réparations, d'entretien et d'éléments comme les services publics.

Notre troisième source de revenu est constituée par les intérêts créditeurs de nos réserves qui sont ensuite réinvestis dans la construction des immobilisations.

Le sénateur Tkachuk : Savez-vous à quel montant le total se chiffre chaque année?

M. Garlock : Au total, à 30 millions de dollars pour les trois ponts.

Le sénateur Tkachuk : Y a-t-il environ pour 20 millions de dollars de dépenses?

M. Garlock : Oui, entre le service de la dette et les frais généraux courants.

Ron Rienas, directeur général, Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, Association des administrateurs des ponts et des tunnels : Le pont Peace est étrangement analogue, en ce sens que nous l'exploitons à la manière de la Commission du pont de Niagara Falls selon les principes du secteur privé.

Over the last five years, our expense line has gone down in large part to reflect the decline in traffic crossing the border. I am sure you have all heard about the decline of U.S. visitors to Canada. That is directly reflected in our bottom line.

In summary, our total revenues are slightly in excess of \$25 million. Our expenses are generally about \$16 million or \$17 million. That amount is ploughed back into capital infrastructure reserves.

We have a total bonding capacity. We talked about building another bridge. Those are all known as revenue bonds. We can bond to a total of about \$230 million to build a new crossing between Buffalo and Fort Erie. Our existing debt load presently is about \$43 million, which we refinanced in 2005 and we are presently paying an interest rate of 3 per cent as a result of municipal tax exempt bonds in the U.S.

The big advantage of being an international authority is that we can finance on the U.S. side without having to pay taxes on it.

Senator Zimmer: One thing we have found with non-profit organizations is that it is not a mortal sin to earn a profit. It is important to be good business people, even in non-profit organizations, because they will survive with a good posture and attitude.

The other area I wanted to touch on is with respect to something you mentioned to Senator Eyton. You talked about how often your bridges are inspected and by whom. More toward the area of engineering standards, it is one thing to say that your bridges are x-rayed and checked for fissures. Last week it was discovered, 94 years later, that one of the main reasons the Titanic went down was as a result of the coal fire that started before it departed, which weakened the metal. The other thing that occurred was that they finally had the ability to examine the rivets. Although they may have been in place, it was discovered that there were flaws in the rivets. When the vessel hit the iceberg, the panels literally popped off. It was not as a result of the gash from the ice, but because the rivets weakened and popped off.

How deep do you go into the investigations of your examination of the metals and rivets? There may be problems with them. How extensive is that examination?

Mr. Garlock: First, I am not an engineer. We complete a spectrographic inspection of the rivets and other components, particularly on the Whirlpool Bridge, every other year. It is inspected every year, but we look at different components from one year to the next. This is technology that I am not capable of fully explaining to you, but it is akin to an X-ray of the critical

Depuis cinq ans, nos dépenses ont diminué, ce qui reflète dans une large mesure la baisse du nombre de véhicules qui franchissent la frontière. Je suis sûr que vous avez tous entendu parler de la diminution du nombre de touristes américains qui viennent au Canada. Cela se reflète directement dans nos résultats.

En résumé, nos recettes totales sont légèrement supérieures à 25 millions de dollars. Nos dépenses se chiffrent en général à entre 16 et 17 millions de dollars. Ce montant est réinvesti dans les réserves pour infrastructures.

Nous sommes parfaitement capables d'émettre des obligations. Nous avons parlé de construire un autre pont. C'est ce qu'on appelle des obligations-recettes. Nous sommes en mesure d'émettre pour environ 230 millions de dollars d'obligations pour construire un nouveau pont entre Buffalo et Fort Erie. Notre niveau d'endettement à l'heure actuelle est d'environ 43 millions de dollars, et nous l'avons refinancé en 2005 et nous payons actuellement un taux d'intérêt de 3 p. 100 grâce à l'émission d'obligations libres d'impôts municipaux aux États-Unis.

Le gros avantage qu'il y a à être une administration internationale est que nous pouvons financer des travaux du côté américain sans avoir à payer d'impôts dessus.

Le sénateur Zimmer : Un constat que nous avons fait au sujet des entreprises à but non lucratif est que le fait de dégager un bénéfice n'est pas un péché mortel. Il est important de savoir faire des affaires, même dans les entreprises à but non lucratif, car cela leur permet de survivre et d'obtenir de bons résultats.

L'autre élément que je voulais aborder a trait à quelque chose que vous avez déclaré à l'intention du sénateur Eyton. Vous avez parlé de la fréquence avec laquelle vos ponts sont inspectés et par qui. Pour entrer plus en détail dans le secteur des normes techniques, c'est une chose que d'affirmer que vos ponts sont radiographiés pour y déceler des fissures. Pas plus tard que la semaine dernière, soit 94 ans plus tard, on a découvert que l'une des principales raisons pour lesquelles le Titanic a sombré est un feu de charbon qui a éclaté avant le départ du navire, et qui a affaibli le métal. L'autre élément nouveau est qu'on a finalement réussi à examiner les rivets. Même si ceux-ci étaient en place, on a constaté qu'il y avait des vices dans les rivets. Lorsque le navire a heurté un iceberg, les panneaux sont littéralement sortis de leurs gonds. Cela n'était pas dû à l'entaille pratiquée par la glace, mais au fait que les rivets se sont affaiblis et ont été délogés de leur place.

Quelle est la rigueur de votre examen du métal et des rivets? Peut-être ceux-ci posent-ils des problèmes. Quelle est la rigueur de cet examen?

M. Garlock : Pour commencer, je vous répondrai que je ne suis pas ingénieur. Nous procédons à une inspection spectrographique des rivets et d'autres éléments, en particulier sur le pont Whirlpool, tous les deux ans. Le pont est inspecté chaque année, mais nous examinons différents éléments d'une année à l'autre. C'est une technologie que je ne suis pas tout à fait en

components of the structure, to ensure it still has the integrity required to keep the bridge safe and stable. This initiative is not required by any standard. We have been proactive in looking at it.

The other thing that is important to keep in mind is that all of these operators usually only have a couple of assets that they are responsible for. In the instance of the Niagara Falls Bridge Commission, we only have three bridges. The Province of Ontario and the Province of Quebec could literally have thousands of structures that they are concerned with maintaining. Because we only have three, we can do an extraordinary job of maintenance.

Just a few years ago, the Peace Bridge led the way in using a new organic based de-icing method to remove calcium chloride off the bridge. Obviously, salt is not beneficial for steel. Two years ago, we followed their lead and there is no longer any salt on the span.

When we took the deck off the Lewiston-Queenston Bridge in 2005, it was 43 years old at that time, and it was in very good condition. It exceeded our expectations. In fact, one of the reasons we were able to bring that project in under the forecasted costs was that we did not need to spend the money that we thought we might on the steel replacement. When we started looking at steel that no one had seen in 43 years, it was in incredibly good condition. That was because of the superior maintenance we were able to apply to these crossings.

Senator Zimmer: I have one last question. They have come out with a new invention just recently, and that is the good thing of moving ahead in modern times. I know you are not an engineer, but you may have heard of this. There is a system now whereby they can put an electrical trickle charge into a bridge which will completely stop corrosion from even starting. Have you heard of that concept?

Mr. Garlock: I am not familiar with that concept. As Mr. Rienas was referencing a couple of years ago that, instead of painting the Rainbow Bridge, we metallized it. This is not in response to your question, but it is an interesting story.

Rather than a conventional paint system, we blasted the bridge and removed all of the old lead paint. A specialized gun with a line of zinc and aluminum was used. Those two wires are heated to 1,400 degrees Fahrenheit and then blown onto the span. It is akin to galvanizing the bridge in place, and we expect that coating system to last and protect for a minimum of 40 years. We paid about a 20 to 30 per cent premium to complete that project, but we did so because it is in our interest to stay off the bridge and not impede traffic between Canada and the United States.

While I am not aware of the process you mention — I will be asking our engineers from McCormick Rankin about it — I assure you that I and the other operators, by and large, look at extraordinary measures to keep these spans in excellent condition.

mesure de vous expliquer, mais que l'on peut assimiler à l'examen aux rayons X des éléments cruciaux de l'ouvrage, pour s'assurer qu'ils possèdent toujours l'intégrité nécessaire à la sécurité et à la stabilité du pont. Une telle initiative n'est prescrite par aucune norme. Lorsque nous l'examinons, c'est donc à titre proactif.

L'autre élément dont il faut se souvenir est que toutes ces administrations ne sont généralement responsables que d'un ou deux éléments d'actif. Dans le cas de la Commission du pont de Niagara Falls, nous n'administrons que trois ponts. La province d'Ontario et la province de Québec peuvent littéralement être responsables de l'entretien de milliers d'ouvrages. Puisque nous n'en avons que trois, nous pouvons les entretenir de manière exceptionnelle.

Il y a à peine quelques années, l'Administration du pont Peace a montré l'exemple en utilisant une nouvelle méthode de déglacage organique pour éliminer le chlorure de calcium du pont. De toute évidence, le sel endommage l'acier. Il y a deux ans, nous avons suivi son exemple et aucun sel n'est plus épandu sur la travée.

Lorsque nous avons retiré le tablier du pont Lewiston-Queenston en 2005, celui-ci était alors âgé de 43 ans et il était en très bon état. Son état a même dépassé toutes nos attentes. De fait, l'une des raisons pour lesquelles nous avons réussi à réaliser ce projet sans dépasser les coûts prévus est que nous n'avons pas eu à dépenser l'argent que nous pensions pour remplacer l'acier. Lorsque nous avons entrepris l'examen de l'acier que personne n'avait vu depuis 43 ans, nous avons constaté qu'il était en incroyablement bon état. Cela s'explique par l'entretien supérieur dont ces ponts ont pu faire l'objet.

Le sénateur Zimmer : J'ai une dernière question. Une nouvelle invention a fait son apparition récemment, ce qui me paraît tout à fait louable. Je sais que vous n'êtes pas ingénieur, mais peut-être en avez-vous entendu parler. Il existe un système de nos jours en vertu duquel on applique une charge électrique d'entretien à un pont qui empêche complètement sa corrosion. Avez-vous jamais entendu parler de cette invention?

M. Garlock : Non jamais. Comme M. Rienas l'a dit il y a un ou deux ans, au lieu de repeindre le pont Rainbow, nous l'avons métallisé. Cela ne répond pas à votre question, mais c'est néanmoins un élément intéressant.

Au lieu d'un système de peinture conventionnel, nous avons sablé le pont et en avons retiré toute l'ancienne peinture au plomb. Nous avons utilisé pour cela un pistolet spécialisé relié à deux câbles de zinc et d'aluminium. Ces deux câbles sont chauffés à 1 400 °F avant d'être projetés sur la travée. Cela revient à galvaniser le pont en place, et nous espérons que ce revêtement durera au moins 40 ans et protégera le pont. Certes, ce projet a coûté entre 20 et 30 p. 100 de plus, mais nous avons agi ainsi car il est dans notre intérêt de ne pas encombrer le pont et de ne pas gêner la circulation entre le Canada et les États-Unis.

Même si je n'ai pas entendu parler de votre invention, et j'en parlerai à nos ingénieurs de McCormick Rankin, je puis vous assurer que les autres administrateurs et moi-même prenons des mesures extraordinaires pour maintenir ces travées en excellent état.

Senator Zimmer: Thank you.

The Chairman: Are there any other questions?

Thank you very much, Mr. Garlock and Mr. Rienas, for your presence today. Your presentation was most interesting, and we received many answers to our questions. Please feel free to send us any additional information that you have available, and we will distribute same to our members.

The committee adjourned.

OTTAWA, Wednesday, November 22, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act, met this day at 12:05 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Good morning. We are pleased to have as witnesses today the mayor of the City of Windsor, His Worship Eddie Francis, and his legal counsel, Mr. David Estrin. Welcome to our committee. Please proceed with your presentation.

[*Translation*]

His Worship Eddie Francis, Mayor, City of Windsor: Honourable senators, as mayor of a Canadian municipality, it is a privilege for me to appear before the Standing Senate Committee on Transport and Communications, and I thank you for the invitation.

[*English*]

Thank you for taking the time to hear from us. I appreciate the opportunity to appear before you to discuss a very important issue to the City of Windsor as it relates to Bill C-3.

We have provided you with a copy of our PowerPoint presentation as well as a written submission that relates to the amendments we are seeking. I will try to make reference to both, respecting the time allotted, in order that there may be opportunity for questions and answers.

First, the issue as it relates to Bill C-3 from the City of Windsor's perspective deals with two provisions in the bill. Specifically, the provision of Bill C-3 in the interpretation section provides:

“international bridge or tunnel” means a bridge or tunnel, or any part of it, that connects any place in Canada to any place outside Canada, and includes the approaches and facilities related to the bridge or tunnel.

Le sénateur Zimmer : Je vous remercie.

La présidente : Y a-t-il d'autres questions?

Je vous remercie beaucoup, messieurs Garlock et Rienas, d'avoir été parmi nous aujourd'hui. Votre présentation a été des plus intéressantes, et nous avons obtenu quantité de réponses à nos questions. N'hésitez pas à nous envoyer d'autres renseignements pour que nous puissions les distribuer à nos membres.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 22 novembre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une autre loi en conséquence, se réunit aujourd'hui à 12 h 5 pour en faire l'examen.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Bonjour. Nous sommes heureux d'avoir comme témoins aujourd'hui le maire de la Ville de Windsor, Son Honneur M. Eddie Francis, et son avocat, M. David Estrin. Bienvenue au comité. Veuillez présenter vos exposés.

[*Français*]

Son Honneur M. Eddie Francis, maire de la Ville de Windsor : Honorables sénateurs, en tant que maire d'une municipalité canadienne, comparaître devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications est pour moi un privilège et je vous en remercie.

[*Traduction*]

Je vous remercie du temps que vous nous allouez. Je suis heureux d'avoir la possibilité de comparaître devant vous pour discuter d'une question très importante pour la Ville de Windsor en ce qui a trait au projet de loi C-3.

Nous vous avons transmis un exemplaire de notre présentation PowerPoint ainsi qu'un mémoire écrit traitant des modifications que nous souhaitons obtenir. Je tenterai de me servir des deux documents en respectant le temps qui m'est accordé, afin de laisser du temps pour une période de questions.

Tout d'abord, du point de vue de la ville de Windsor, la question concernant le projet de loi C-3 porte sur deux de ses dispositions. En particulier, la disposition interprétative du projet de loi C-3 qui prévoit ce qui suit :

« pont ou tunnel international » Tout ou partie du pont ou du tunnel reliant tout lieu au Canada à un lieu hors du Canada, y compris les approches et installations connexes.

The underlying issue is what the intended meaning is behind the phrase "the approaches and facilities related to the bridge or tunnel." It is our respectful submission that some limitations must be placed on these words.

The term "approaches" cannot be interpreted to mean any roadway that leads to an international bridge or tunnel, no matter how far away it may be. I will walk you through that with our PowerPoint presentation. To elaborate on the point, it may be useful to look at Windsor's border and consider it in its historical context.

The second issue I will deal with is the obligation of the minister to consult with the local municipality.

I will first offer a bit of history. Windsor is, by far, the busiest border crossing in North America. It accounts for approximately 28 per cent of Canada's international trade. We have two primary international vehicle transportation crossings; the privately owned Ambassador Bridge, operated in Canada by the Canadian Transit Company; and the Detroit-Windsor vehicle tunnel, the Canadian half of which is owned and operated by the City of Windsor. We also have an underwater rail tunnel and a ferry crossing to Detroit, Michigan.

Of all Canadian municipalities, Windsor and its citizens are most uniquely affected by the situation of the border and border issues. In no other jurisdiction does local traffic co-exist and mix with international traffic in residential neighbourhoods or on city streets. This is an illustration of life in Windsor.

This slide shows the primary corridor to the Ambassador Bridge, some 12 kilometres away from Highway 401. For traffic to cross the international crossing, they must pass through a local community. They mix with residential traffic, neighbourhoods, communities and businesses. The next slide is a photo of local traffic mixing with international traffic at an intersection.

The same is true of the approach to the Detroit-Windsor tunnel. The next slide shows traffic in the evening hours. These are salt trucks heading to the Detroit-Windsor tunnel, again crossing residential neighbourhoods. Adjacent to that is the number one fire station in the city of Windsor.

As I stated in my introduction, one of our concerns is with the interpretation provision of Bill C-3.

Clause 5 of Bill C-3 allows the federal Parliament to use the federal declaratory power in section 92(10)(c) of the Constitution Act to declare international bridges to be works for the general advantage of Canada.

The minister appeared before this committee on November 8, 2006. Senator Phalen asked him:

La question sous-jacente est ce que l'on entend par « les approches et installations connexes ». Nous soutenons respectueusement que ces termes devraient comporter certaines limitations.

L'interprétation du terme « approches » ne peut désigner toute route conduisant à un pont ou un tunnel international, peu importe la distance à laquelle il se trouve. Je vais illustrer cette situation à l'aide de notre présentation PowerPoint. Pour préciser ce point, il serait peut-être utile de considérer la frontière de Windsor dans son contexte historique.

La deuxième question que je vais aborder est celle de l'obligation du ministre de consulter la municipalité locale.

Faisons d'abord un peu d'histoire. Windsor est, sans l'ombre d'un doute, le passage frontalier le plus achalandé en Amérique du Nord : environ 28 p. 100 du commerce international du Canada s'y déroule. Nous possédons deux passages frontaliers internationaux pour les véhicules : le pont Ambassador qui appartient à des intérêts privés et qui est exploité au Canada par la Canadian Transit Company, ainsi que le tunnel Windsor-Détroit, dont la partie canadienne est détenue et exploitée par la ville de Windsor. Nous possédons aussi un tunnel ferroviaire sous-marin et un traversier vers Détroit (Michigan).

Plus que toute autre municipalité canadienne, Windsor et ses résidents sont particulièrement touchés par la situation de la frontière et ses questions. Nulle part ailleurs la circulation locale ne coexiste et ne se mêle à la circulation internationale dans les quartiers résidentiels ou sur les rues de la ville. Voilà le portrait de la vie à Windsor.

Cette diapositive montre le principal couloir vers le pont Ambassador, à environ 12 kilomètres de l'autoroute 401. Pour emprunter ce passage international, les véhicules doivent traverser une collectivité locale. Ils se mélangent alors à la circulation locale, aux quartiers résidentiels et d'affaires. La diapositive suivante montre une photographie d'une intersection où se mélangent la circulation locale et la circulation internationale.

La situation est la même en ce qui concerne l'entrée du tunnel Windsor-Détroit. La diapositive suivante illustre la circulation en soirée. On y voit des camions de sel se dirigeant vers le tunnel Windsor-Détroit, qui traversent eux aussi des quartiers résidentiels. À côté, on lit le numéro d'une caserne de pompiers de la ville de Windsor.

Comme je l'ai mentionné dans mon introduction, nous sommes entre autres préoccupés par la disposition interprétative du projet de loi C-3.

L'article 5 du projet de loi C-3 autorise le Parlement à utiliser le pouvoir déclaratoire fédéral conféré par l'alinéa 92(10)c) de la Loi constitutionnelle pour déclarer que les ponts internationaux sont des ouvrages d'intérêt général pour le Canada.

Le 9 novembre 2006, le ministre a comparu devant le présent comité. Le sénateur Phalen lui a alors demandé :

I received correspondence from the City of Windsor, dated September 19, in which they outline their concerns that this legislation ignores the municipality in the decision-making process, even though the municipality will be directly impacted by any changes.

Can you or have you addressed any of the concerns of the municipalities?

The minister's response to the senator's question was:

At the outset I will indicate to you that of course this is federal jurisdiction.

That is the issue we are raising. The declaratory powers that are being applied to approach roads and to facilities is the issue with which we are concerned. It is a concern that we raise with you, but it has historically been recognized by Parliament. Parliament has recognized that the City of Windsor is entitled to require its consent to be obtained in the establishment or modification of border crossings through the city. Parliament has historically also required that private bridge and tunnel companies enter into agreements with the city to ensure that the city's interests and those of its residents continue to be protected.

Specifically, the legislation that has recognized this can be found in the 1921 act incorporating the Canadian Transit Company, the Ambassador Bridge, which states under section 10, c.57:

The Company shall not construct or operate, any of the works mentioned in section eight of the Act along any highway, street or other public place, without first obtaining the consent, expressed by by-law, of the municipality having jurisdiction over such highway, street or other public place, and upon terms to be agreed upon with such municipality, and failing such consent then upon such terms as are fixed by the Board of Railway Commissioners for Canada.

Moreover, section 17 of the 1927 act incorporating the Detroit and Windsor Subway Company provided for a vehicular tunnel to meet the same type of conditions. That act reads in part:

The Company shall not construct or operate any of the works mentioned in this Act along, under and over any highway, street or other public place, without first obtaining the consent, expressed by by-law, of the municipality having jurisdiction over such highway, street or other public place, and upon terms to be agreed upon with such municipality.

This historical precedence continued. In 1928 there was a subsequent agreement entered into as a schedule to "an Act respecting the Detroit and Windsor Subway Company." Again, the agreement specifically provided:

J'ai reçu une correspondance de la ville de Windsor, datée du 19 septembre, dans laquelle elle décrivait ses craintes qu'on ne l'ignore lors du processus de prise de décision concernant cette loi, malgré le fait que la municipalité subira les conséquences directes de toute modification.

Pouvez-vous répondre ou avez-vous répondu à l'une ou l'autre des préoccupations des municipalités?

La réponse du ministre à la question du sénateur a été la suivante :

Je vous dirai d'abord que cette question est évidemment de compétence fédérale.

Voici la question que nous soulevons. Nous sommes préoccupés par la question des pouvoirs déclaratoires appliqués à l'accès autoroutier et aux installations. Nous vous faisons part de cette préoccupation, même si, par le passé, elle a été considérée par le Parlement. Historiquement, le Parlement a reconnu à la Ville de Windsor le droit d'exiger que son consentement soit obtenu lors de l'établissement ou de la modification des passages frontaliers traversant la ville. Par le passé, le Parlement a demandé que les sociétés privées exploitant les ponts et tunnels concluent des accords avec la ville afin de s'assurer que les intérêts de la ville et de ses résidents soient protégés.

En particulier, la loi ayant reconnu ce droit est la Loi de 1921 constituant la Canadian Transit Company, le pont Ambassador, qui précise à l'article 10, ch. 57 :

La compagnie ne doit pas construire ni exploiter un des ouvrages indiqués à l'article 8 de la loi, le long d'une route, d'une rue ou d'un autre lieu public, sans avoir au préalable obtenu le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité ayant compétence sur cette route, rue ou autre lieu public et selon les modalités et les conditions acceptées par cette municipalité et si, ce consentement n'est pas donné, selon les modalités et les conditions établis par la Commission des commissaires des chemins de fer du Canada.

De plus, l'article 17 de la loi de 1927 constituant la Detroit and Windsor Subway Company, précisait qu'un tunnel destiné aux véhicules doit répondre au même genre de conditions. Une partie de cette loi se lit comme suit :

La compagnie ne doit pas construire ni exploiter un des ouvrages énumérés dans la loi le long d'une route, rue ou autre lieu public, sans avoir au préalable obtenu le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité ayant compétence sur cette route, rue ou autre lieu public et selon les modalités et les conditions acceptées par cette municipalité.

Ce précédent historique s'est poursuivi. En 1928, un accord subséquent a été conclu à titre d'annexe à la Loi sur la « Detroit and Windsor Subway Company ». Une fois de plus, cet accord prévoyait spécifiquement que :

In the construction, maintenance and operation of the said tunnel or tunnels and approaches in so far as the same shall be within the City of Windsor all valid applicable regulations under the laws of the Dominion of Canada and the Province of Ontario or the Ontario Municipal Act or police regulations of the City of Windsor, including all traffic regulations, shall be complied with by the party of the first part, its successors and its assigns...

In our submission, Bill C-3 and the provisions that are being tabled whereby the minister will be provided the ability, as well as, through the operative clauses of the bill, the declaratory powers expanded so as to include approaches and facilities, are inconsistent with the case laws and inconsistent with the historical precedents of Parliament.

As a result, a narrow meaning must be applied to that interpretive phrase. The approaches and facilities relating to the bridge or tunnel must be specifically defined and cannot be broad. Otherwise, and as it currently reads, it would be an unlimited application of a declaratory power, which is inconsistent with the precedents as well as with our understanding of the federal state.

Unfettered use of the power could lead to a gutting of the provincial and municipal authority as it relates to local roads in our cities, towns and provinces. That is why past acts have included the provision that municipal consent be sought when talking about construction of facilities.

We do support this bill. There are a number of good elements in it. I have raised one concern we have with regard to the definition of approach roads and facilities. The second issue I wish to bring to your attention, which requires amendment, is the assurance that there is consultation with the City of Windsor. It is particularly important that the historic rights of the city be maintained given the private interests at play with regard to the construction of new facilities.

On November 8, the Minister of Transport stated the following:

The government has closely demonstrated its willingness to consider stakeholder input, and the House of Commons amended the bill during third reading in response to concerns raised by a municipal government.

The issue dealt with the federal government obtaining municipal input into the decision-making process for construction, alteration or change of ownership in an international bridge or tunnel.

This bill as amended includes provisions for the Minister of Transport to consult with other levels of government or individuals who may have direct interest in the matter.

Dans la construction, l'entretien et l'exploitation desdits tunnels et des approches dans la mesure où elles sont dans les limites de la ville de Windsor, la partie de première part, ses successeurs et ses ayants-droit, doivent se conformer à tous les règlements valides et applicables en vertu des lois du Dominion du Canada et de la province de l'Ontario ou de la Loi municipale de l'Ontario ou des règlements de police de la ville de Windsor, y compris les règlements de la circulation [...]

Dans notre présentation, le dépôt du projet de loi C-3 et de ses dispositions qui permettent et, par le biais des dispositions essentielles du projet de loi, confèrent au ministre des pouvoirs déclaratoires élargis pour intégrer les approches et les installations, vont à l'encontre de la jurisprudence et des précédents historiques du Parlement.

Par conséquent, on doit donner un sens étroit à cette phrase interprétative. La définition des approches et des installations relatives au pont ou au tunnel doit être claire et ne peut être large. Autrement, et comme elle est formulée à l'heure actuelle, il s'agirait d'une application illimitée d'un pouvoir déclaratoire, ce qui n'est pas compatible avec les précédents et avec notre compréhension de l'état fédéral.

La libre utilisation de ce pouvoir pourrait causer une perte d'autorité provinciale et municipale relativement aux routes locales de nos villages, villes et provinces. C'est pourquoi les anciennes lois comportaient une disposition concernant l'obtention du consentement de la municipalité pour la construction d'installations.

En fait, nous appuyons ce projet de loi. Il contient plusieurs bons éléments. J'ai soulevé une des inquiétudes que nous avons vis-à-vis de la définition de l'accès autoroutier et des installations. La deuxième question sur laquelle je veux attirer votre attention, et qui requiert une modification, c'est l'assurance que la Ville de Windsor sera consultée. Il est particulièrement important que les droits historiques de la ville soient conservés, étant donné les intérêts privés en jeu relativement à la construction de nouvelles installations.

Le 8 novembre, le ministre des Transports a déclaré ceci :

Le gouvernement a clairement montré sa volonté de prendre en compte les commentaires des intervenants et la Chambre des communes a modifié le projet de loi lors de la troisième lecture, en réponse aux préoccupations soulevées par une administration municipale.

La question portait sur l'obtention de la participation de la municipalité par le gouvernement fédéral dans le processus de prise de décision pour la construction, la modification ou le changement de propriété d'un pont ou d'un pont international.

Le projet de loi modifié comprend des dispositions permettant au ministre des Transports de consulter d'autres ordres de gouvernement ou d'autres personnes pouvant être directement intéressées par la question.

While the city appreciates the minister's understanding that there is a need to consult with municipalities, the amendment as currently written does not reflect this need. Specifically, clause 15(2) stipulates that the minister should consult the local authorities or any interested party only if, according to the circumstances, he finds it necessary to do so.

As I mentioned earlier, not only is the declaratory power being expanded and the historical authority that has been given in recognition to municipalities being diluted, but also this discretion of power is now moved from the legislator to the minister. Of particular concern is the broad discretion of power that could lead to unfettered discretion, which could lead to arbitrary decision-making.

Specifically, in this section it is up to the minister, and solely the minister, to determine the nature of the consultation process after he has reviewed the application.

Under clauses 7(1) and 7(2) of this bill, applications are submitted to the minister. It is the minister who will take them to cabinet for approval. The nature and the extent of the consultation will be determined by the minister. Parties to be consulted will be determined by the minister. The nature of the documents and any other support will be at the request and at the determination of the minister. In this case, the request to consult with the municipalities is also at the discretion of the minister.

However, interestingly, as set out in clause 15(1), the only requirement for the minister to consult is with the owner and operator concerning impacts of tolls, fees or other charges that could impact the financial bottom line of operators. This is a stark contrast to the broad discretion to refrain from consulting with municipalities, and that is an issue that we wish to raise here.

Environmental assessment, EA, consultations have also been raised before this committee. It is our submission that the environmental assessment is a different process. It is a broad process which allows for discretion on what is to be followed. It is our submission that the EA process is not the process that was first envisioned through the precedents and the acts that have been established over the course of almost 80 years.

In closing, I wish to turn your attention to our written submissions. We are seeking two amendments. On page 5 of our written submissions we set out the amendments we are requesting to the bill. We wish to have clause 2 amended to amend the definition of "international bridge or tunnel" to clarify that approaches and facilities are those in the immediate area of the crossing, so as to avoid constitutional overreaching. We have provided language in that regard.

The second amendment we are seeking is to clause 8(4). This is to preserve the historical context of the legislation and to preserve the rights and role of municipalities as they relate to roads and traffic crossing through the different jurisdictions.

Même si la ville apprécie la compréhension du ministre concernant la nécessité de consulter les municipalités, la modification telle qu'elle se lit actuellement ne reflète pas cette nécessité. En particulier, le paragraphe 15(2) prévoit que le ministre consulte l'administration locale ou toute partie intéressée seulement s'il le juge nécessaire, selon les circonstances.

Comme je l'ai mentionné plus haut, non seulement le pouvoir déclaratoire est élargi et l'autorité qui a toujours été accordée en reconnaissance aux municipalités est diluée, mais ce pouvoir discrétionnaire passe maintenant du législateur au ministre. Le pouvoir discrétionnaire élargi est particulièrement préoccupant car il pourrait entraîner un pouvoir discrétionnaire absolu, ce qui risque d'engendrer une prise de décisions arbitraire.

En particulier, selon cet article il revient au ministre, et seulement à lui, de déterminer la nature du processus de consultation après avoir fait l'examen de la demande.

Selon les paragraphes 7(1) et 7(2) du projet de loi, les demandes sont transmises au ministre. Ce dernier est chargé de les soumettre au cabinet pour approbation. La nature et l'étendue de la consultation sera déterminée par le ministre. Les parties à consulter seront déterminées par le ministre. C'est le ministre qui déterminera la nature des documents et de tout autre renseignement à fournir et qui en fera la demande. Dans le présent cas, la demande concernant la consultation des municipalités est aussi à la discrétion du ministre.

Cependant, fait intéressant, le paragraphe 15(1) prévoit que le seul cas dans lequel le ministre doit consulter le propriétaire et l'exploitant se produit lorsque les effets des droits risquent d'avoir une incidence sur les résultats financiers des exploitants. Il s'agit d'un contraste saisissant avec le pouvoir discrétionnaire élargi empêchant les consultations avec les municipalités et nous souhaitons soulever cette question aujourd'hui.

La question des consultations concernant l'évaluation environnementale (EE) a également été soulevée devant ce comité. Nous estimons que l'évaluation environnementale est un processus distinct. Il s'agit d'un vaste processus qui accorde la latitude nécessaire pour déterminer les étapes à suivre. Nous croyons que le processus d'EE n'est pas celui qu'on avait d'abord imaginé par le biais des précédents et des lois établies depuis près de 80 ans.

En terminant, j'aimerais attirer votre attention sur notre mémoire écrit. Nous demandons deux modifications. À la page 5, nous décrivons les modifications demandées au projet de loi. Nous souhaitons que la définition de « pont ou tunnel international » prévue à l'article 2 soit modifiée afin de clarifier que les approches et les installations sont celles situées dans le voisinage immédiat, afin d'éviter le dépassement des limites constitutionnelles. À cet effet, nous suggérons une formulation.

La deuxième modification souhaitée concerne le paragraphe 8(4). Elle vise à préserver le contexte historique de la loi ainsi que les droits et le rôle des municipalités relativement aux routes et à la circulation à l'intérieur des différentes juridictions.

It is there for you to read. I know that we are pressed for time.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayor. We will take the time necessary; do not worry.

One of the main objectives of Bill C-3 is to confirm the federal government's responsibility for international bridges and tunnels. Under our Constitution, undertakings that connect one province with another or extend beyond the limits of a province fall within the exclusive jurisdiction of the federal government.

In paragraphs 9, 10 and 11 of the document you submitted to us you say that the federal government lacks the constitutional jurisdiction to authorize how the facility will be integrated into local planning.

Bridges and tunnels are works for the purpose of the Constitution Act, 1867. Section 91(29) and 92(10) grant the federal Parliament jurisdiction over such works. As well, clause 5 of Bill C-3 makes it clear that all international bridges and tunnels are works for the general advantage of Canada.

The footnote on page 2 of your document lists court decisions in support of your argument. For instance, the Supreme Court of Canada, in the *United Transportation Union* decision, found that the Central Western Railway was not under federal jurisdiction. The facts in the *United Transportation Union* case were very different from the question of international bridges and tunnels.

If Bill C-3 is adopted as is, will the City of Windsor consider making a court challenge on constitutional grounds?

Mr. Francis: The position of the City of Windsor is consistent with case law as well as legislation. On your earlier question with regard to facilities, it is not us challenging the authority of the federal government to have oversight over the crossing and even the plaza locations. Our area of concerns is the broad approach that has been given to the approach roads. There is no strict definition given of where they end and where they begin, and where the jurisdiction is. There is a significant amount of case law that underlies that premise.

I am not challenging the declaratory power under the Constitution that allows the federal government to take charge over international traffic. Our concern, as this photograph depicts, is the local roads. What limitation will be applied to the ability of the federal government to define how many kilometres of the roads are part of the facility?

The case law and our own precedents clearly show that those are of a provincial nature. Those are areas to which the declaratory power will not be able to be applied, in our humble submission. We recognize that that may be the reason the government, in 1921, chose to include specific language

Vous pouvez en prendre connaissance. Je sais que nous sommes pris par le temps.

Le président : Merci, monsieur le maire. Nous prendrons le temps nécessaire, ne vous inquiétez pas.

Un des principaux objectifs du projet de loi C-3 est de confirmer la responsabilité du gouvernement fédéral relativement aux ponts et aux tunnels. Selon notre Constitution, les activités qui lient deux provinces ou qui s'étendent au-delà des limites d'une province entrent dans le cadre de la compétence exclusive du gouvernement fédéral.

Aux paragraphes 9, 10 et 11 du document, vous affirmez que le gouvernement fédéral n'a pas la juridiction constitutionnelle d'autoriser la façon dont l'installation sera intégrée dans la planification urbaine.

Aux termes de la Loi constitutionnelle de 1967, les ponts et les tunnels sont des ouvrages. Les paragraphes 91(29) et 92(10) de cette loi confèrent au Parlement la juridiction sur ces ouvrages. Dans le même sens, l'article 5 du projet de loi C-3 établit clairement que tous les ponts et tunnels internationaux sont des ouvrages d'intérêt général pour le Canada.

À la note qui figure au bas de la page 2 de votre document, vous énumérez des décisions judiciaires pour appuyer votre allégation. Par exemple, la Cour suprême du Canada, dans l'arrêt *United Transportation Union*, conclut que la Central Western Railway n'était pas sous juridiction fédérale. Les faits contenus dans l'affaire *United Transportation Union* étaient très différents de ceux de la question concernant les ponts et les tunnels internationaux.

Si le projet de loi C-3 est adopté sans modification, la Ville de Windsor envisagera-t-elle une contestation judiciaire pour des motifs constitutionnels?

M. Francis : La position de la Ville de Windsor est conforme à la jurisprudence et à la législation. En ce qui concerne votre question précédente relativement aux installations, nous ne contestons pas l'autorité du gouvernement fédéral de surveiller le passage frontalier et même les esplanades. Ce qui nous préoccupe, ce sont les vastes approches accordées aux accès autoroutiers. Il n'existe aucune définition claire de l'endroit où elles commencent et de l'endroit où elles finissent, ni de quelle compétence elles relèvent. Cette prémisse repose sur une quantité importante de jurisprudence.

Je ne remets pas en question le pouvoir déclaratoire prévu par la Constitution qui permet au gouvernement fédéral de se charger de la circulation internationale. Notre préoccupation, comme l'illustre cette photographie, concerne les routes locales. Quelles limites seront imposées à la capacité du gouvernement fédéral de décider de la portion des routes faisant partie de l'installation?

La jurisprudence ainsi que nos propres précédents montrent clairement que ces questions sont de compétence provinciale. Bien humblement, nous estimons qu'il s'agit de domaines auxquels le pouvoir déclaratoire ne pourra être appliqué. Nous reconnaissons que le gouvernement, en 1921, a peut-être décidé d'utiliser des

to prevent conflict between the use of the declaratory powers and intrusion into provincial or municipal jurisdictions.

Our issue is with the approach roads. Is the City of Windsor prepared? We want to work with the government and will continue to do so, but issues of local concern will be raised in the proper forum. This is not only an issue for Windsor; this will affect cities across the country.

The Chairman: You mentioned “the proper forum.” What is the proper forum? Is it a court challenge?

Mr. Francis: I hope it would not have to go that far, but if constitutional issues must be praised, we will exhaust those options.

The Chairman: The future of the Ambassador Bridge and the construction of a new crossing expected to be completed by 2013 are subjects of interest and are, of course, vital to the economic welfare of your region. What kind of input are you looking for from the population? Are you organizing special hearings, public consultations or conducting polls to reach out for the comments of the population of Windsor and the area?

Mr. Francis: As it relates to the new crossing, there is no process underway sponsored by the federal or provincial government on our side or the federal or state governments in the U.S.. We continue to make submissions on behalf of the respective citizens of the City of Windsor and have continued to provide them our areas of concern. With regard to their decision-making process, we are integrated in terms of providing them all that information.

Again, they are going through an environmental assessment process, and we are doing the best we can to respond to their process, because that is the process they have established.

Senator Tkachuk: To ensure that I am clear on the status quo, if the Government of Canada wished to do something, what would the process be? Since the Windsor-Detroit Tunnel is half owned by you, obviously nothing would happen without the city being involved. That is not an issue. However, the Ambassador Bridge, which is operated by the Canadian Transit Company, is an issue.

Mr. Francis: Based on our submission today, it is not an issue. Our issue is the language in Bill C-3. Without strict definitions applied to the language, especially the interpretive provision, our issue is with the local roads that run through our city to any crossing; not only today but in the future. Historically, Parliament has recognized that local roads fall under provincial jurisdiction and municipal authority.

termes spécifiques afin d'éviter des conflits entre l'utilisation des pouvoirs déclaratoires et l'intrusion dans les compétences provinciales ou municipales.

Notre question concerne les accès autoroutiers. La Ville de Windsor est-elle prête? Nous voulons travailler de pair avec le gouvernement et nous continuerons de le faire, mais les questions d'intérêt local seront portées à l'attention des autorités compétentes. Cette question ne touche pas seulement Windsor, elle touchera également d'autres villes partout au pays.

Le président : Vous dites « autorités compétentes ». Quelles sont les autorités compétentes? Une contestation devant la cour?

M. Francis : J'espère ne pas en arriver là, mais si les questions constitutionnelles doivent être soulevées, nous nous servirons de cette option.

Le président : L'avenir du pont Ambassador et la construction d'un nouveau passage frontalier, qui devrait être achevée d'ici 2013, sont des questions d'intérêt et sont aussi, évidemment, des éléments essentiels au bien-être économique de votre région. À quel type de participation vous attendez-vous de la part de la population? Organisez-vous des audiences spéciales, des consultations publiques ou faites-vous des sondages pour obtenir les commentaires de la population de Windsor et de sa région?

M. Francis : En ce qui a trait au nouveau passage frontalier, il n'y a aucun processus en cours organisé par le gouvernement provincial ou par notre gouvernement provincial, ni par le gouvernement fédéral ou les gouvernements d'États américains. Nous continuons de présenter des mémoires au nom des résidents de la ville de Windsor et nous leur faisons toujours part des sujets qui nous préoccupent. Concernant le processus de prise de décision, nous sommes solidaires et leur fournissons toute l'information.

Encore une fois, ils sont dans un processus d'évaluation environnementale et nous faisons tout ce qu'il nous est possible de faire pour nous conformer à ce processus, car c'est celui qu'ils ont établi.

Le sénateur Tkachuk : Pour m'assurer que je comprends bien le statu quo, si le gouvernement du Canada souhaitait faire quelque chose, comment s'y prendrait-il? Comme vous détenez la moitié du tunnel Windsor-Détroit, il est évident que rien ne peut être fait sans que cela ne touche la ville. Là n'est pas le problème. Le problème concerne cependant le pont Ambassador, qui est exploité par la Canadian Transit Company.

M. Francis : Il ne s'agit pas d'un problème soulevé dans le mémoire que nous déposons aujourd'hui. Notre question concerne les termes employés dans le projet de loi C-3. Elle concerne particulièrement le manque de clarté des termes employés dans la disposition interprétative, concernant les routes locales qui mènent aux passages frontaliers et qui traversent la ville; non seulement aujourd'hui, mais aussi dans l'avenir. Par le passé, le Parlement a reconnu que les routes locales relevaient de la compétence provinciale et de l'autorité municipale.

Senator Tkachuk: Let us say that in the absence of this bill, the government decided to change traffic routes. What is the current process for that? What would they have to do? Would they not have to consult with the City of Windsor? Do they not need your permission to do anything?

Mr. Francis: Status quo, they would.

Senator Tkachuk: Why is that?

Mr. Francis: Because former legislation has established that precedent. That is one issue. The second issue is that the status quo would allow them to do that, because, under the separation of responsibilities provincially, that falls under the jurisdiction of the province.

Senator Tkachuk: They would have to deal with the province on all those issues?

Mr. Francis: Status quo. This bill would provide them the opportunity, because of its broad definitions, to sidestep that type of consultation.

Senator Tkachuk: Even the provincial jurisdiction?

Mr. Francis: In our respectful submission, yes.

Senator Tkachuk: If this bill were passed without your amendments, what do you feel would happen?

Mr. Francis: If it were passed without our amendments, it would allow the minister of the day, at his or her discretion, to declare, for the general works and undertakings of Canada, that a particular approach road 10, 20 or 50 kilometres from the border was a necessary part of the facility and could declare for use by international traffic, without input from the municipality, and it would be binding on the province.

Senator Tkachuk: You do not think that, under the bill as it is currently, the minister would deem this an important issue to consult you on, considering it is an approach road going through the city of Windsor?

Mr. Francis: I would hope that it would be of such critical importance that we would not be here today asking for the amendment to ensure that its continuity is enshrined in legislation.

It is surprising to me that the language in this bill leaves it to the discretion of the minister to consult, if the circumstances so allow, with local municipalities. However, when it comes to tolls and to private operators, it says "shall consult." There is no discretion. There is a stark contrast there. When it comes to cities, it is at their discretion, but when it comes to the private sector they must consult.

We are only asking to have continued that which has been recognized in legislation since the early 1920s, and to ensure that the municipalities, which have jurisdiction for roads and for the local communities, are consulted not at the discretion of the minister, but mandatorily.

Le sénateur Tkachuk : Supposons que ce projet de loi n'existe pas et que le gouvernement décide de modifier les voies publiques. Comment procède-t-il actuellement? Que devrait-il faire? Faudrait-il qu'il consulte la Ville de Windsor? N'a-t-il pas besoin de votre autorisation avant de faire quoi que ce soit?

M. Francis : Actuellement, oui.

Le sénateur Tkachuk : Pourquoi?

M. Francis : Parce que ce précédent a été établi par l'ancienne législation. C'est le premier problème. Le deuxième problème c'est que le statu quo leur permettrait de le faire, car conformément à la répartition des responsabilités entre les provinces, cela relève de la compétence provinciale.

Le sénateur Tkachuk : Il faudrait qu'il traite de toutes ces questions avec le gouvernement provincial?

M. Francis : Statu quo. Les larges définitions contenues dans ce projet de loi leur donneraient la possibilité de contourner ce type de consultation.

Le sénateur Tkachuk : Même la compétence provinciale?

M. Francis : Nous affirmons respectueusement que oui.

Le sénateur Tkachuk : Si ce projet de loi était adopté sans vos modifications, qu'arriverait-il selon vous?

M. Francis : Si le projet de loi était adopté sans nos modifications, le ministre actuel serait libre de déclarer, pour l'ensemble des œuvres et des activités du Canada, qu'un accès autoroutier spécifique à 10, 20 ou 50 kilomètres de la frontière est un élément essentiel de l'installation, que celui-ci servira à la circulation internationale, sans intervention de la municipalité, liant ainsi la province.

Le sénateur Tkachuk : Ne croyez-vous pas que conformément au projet de loi tel qu'il se lit actuellement, le ministre jugerait qu'il s'agit d'une question importante au sujet de laquelle il doit vous consulter, étant donné que l'accès autoroutier traverse la ville de Windsor?

M. Francis : J'aimerais bien que cette question soit d'une importance assez grande pour que l'on n'ait pas à être ici aujourd'hui pour demander une modification visant à garantir que sa continuité soit intégrée dans la loi.

Je suis étonné de constater que les termes employés dans ce projet de loi laissent au ministre la liberté de consulter, si les circonstances le permettent, les municipalités locales. Toutefois, en ce qui concerne les droits et les exploitants privés, on dit que le ministre « consulte ». Il n'y a aucun pouvoir discrétionnaire. Voilà un parfait contraste. Quant aux villes, elles ont un pouvoir discrétionnaire, mais le secteur privé doit consulter.

Nous voulons simplement que ce qui a été reconnu par la loi depuis le début des années 20 se poursuive et que l'on fasse en sorte que les municipalités, qui exercent l'autorité sur les routes et les collectivités locales, soient obligatoirement consultées, et non à la discrétion du ministre.

Senator Tkachuk: Is the fear that, under the current bill, the minister would not see it necessary to consult or that you do not find the provision sufficiently explicit?

The only reason that provision is there is if it affected the city of Windsor; otherwise, why would it be there? I do not know why you would worry that the minister would not consult. How can he go about doing something without you being involved in it in the city of Windsor?

Mr. Francis: The way Bill C-3 is drafted will provide him or her the ability to do that.

Senator Tkachuk: They can expropriate property?

Mr. Francis: Yes. They will declare it as a general work undertaken for the Government of Canada and they can expropriate property. Right now, status quo, they not only have to consult with the city, but also need to seek the agreement of the city as it relates to our municipal bylaws and other jurisdictions.

Senator Tkachuk: Thus I make it clear, they can expropriate property anyway, correct? For any reason, any city.

Mr. Francis: Yes.

Senator Tkachuk: Do they?

David Estrin, Legal Counsel, City of Windsor: The special parliamentary legislation that created the facilities that now exist in Windsor specifically says what those undertakings can do. They approved a specific bridge and a specific tunnel and, by reference, incorporated the expropriation provisions of federal legislation for those purposes. As it stands today, without Bill C-3, there is no authority to do any other bridge or tunnel. Without Bill C-3, there would have to be another act of Parliament.

Senator Tkachuk: That is right.

Mr. Estrin: With Bill C-3, it is meant to facilitate changes to bridges and tunnels. As the mayor said — and I believe you are also getting at this — if a tunnel or a bridge were authorized under the new legislation, the powers of expropriation would come to it under this bill. We come back to the question of the definition: What are the approaches and the things that are necessary to go with the bridge and tunnel? The city does not quarrel with the bridges or tunnels, it is the definition found in clause 2 of the proposed bill. If you look up the term, “international bridges and tunnels” on page 5 of the written submission, you will see international bridge or tunnel means a bridge or tunnel and includes approaches and facilities. It is the concern that “approaches and facilities” is very vague. That is why we are suggesting that it is in the interest of this bill, constitutionally, as well as in the interest of municipalities, such as the City of Windsor, that you say what you mean. That is, that these are approaches and facilities directly related to the bridge or tunnel and are in the immediate vicinity

Le sénateur Tkachuk : Votre crainte par rapport au projet de loi actuel est-elle que le ministre ne voit pas la nécessité de vous consulter ou jugez-vous que les dispositions ne sont pas assez claires?

L'unique raison d'être de cette disposition c'est qu'elle concerne la ville de Windsor; sinon, pourquoi existerait-elle? Je ne vois pas pourquoi vous avez peur que le ministre ne vous consulte pas. Comment pourrait-il entreprendre quelque chose dans la ville de Windsor sans que vous n'y participiez?

M. Francis : La façon dont le projet de loi C-3 est rédigé lui permet de le faire.

Le sénateur Tkachuk : Peut-il exproprier une résidence?

M. Francis : Oui. Il déclarera qu'il s'agit d'un travail général effectué pour le gouvernement du Canada et qu'il peut exproprier une résidence. En ce moment, statu quo, non seulement il doit consulter la ville, mais il doit aussi obtenir son accord en ce qui a trait à nos règlements municipaux et autres compétences.

Le sénateur Tkachuk : Donc pour être clair, il peut exproprier une résidence d'une façon ou d'une autre, c'est exact? Pour n'importe quelle raison, dans n'importe quelle ville.

M. Francis : Oui.

Le sénateur Tkachuk : Le fait-il?

David Estrin, conseiller juridique, Ville de Windsor : Les lois parlementaires spéciales ayant donné lieu aux installations qui se trouvent actuellement dans la ville de Windsor précisent ce que peuvent engendrer ces activités. Elles ont approuvé un pont et un tunnel précis et par le fait même, intégré à ces fins les dispositions de la loi fédérale en matière d'expropriation. À l'heure actuelle, il n'existe aucune autorisation permettant de construire un nouveau pont ou un nouveau tunnel, à part le projet de loi C-3. Sans le projet de loi C-3, nous aurions besoin d'une nouvelle loi du Parlement.

Le sénateur Tkachuk : C'est exact.

M. Estrin : Le projet de loi C-3 vise à faciliter les modifications apportées aux ponts et aux tunnels. Comme l'a mentionné le maire, et je crois que vous arrivez à la même conclusion, si un tunnel ou un pont était autorisé en vertu de la nouvelle loi, les pouvoirs d'expropriation seraient accordés en vertu de ce projet de loi. Nous revenons donc à la question de la définition : Quelles sont les approches et les choses nécessaires concernant le pont et le tunnel? La ville ne proteste pas au sujet des ponts et des tunnels, mais au sujet de la définition prévue au paragraphe (2) du projet de loi proposé. Si on considère les termes « ponts et tunnels internationaux » à la page 5 du mémoire écrit, on remarque que pont ou tunnel international signifie un pont ou un tunnel, incluant les approches et les installations. L'inquiétude provient du fait que le terme « approches et installations » est très vague. C'est pourquoi nous proposons, dans l'intérêt de ce projet de loi, constitutionnellement, et dans celui de municipalités comme la Ville de Windsor, que vous disiez ce que vous pensez. C'est-à-dire que ces approches et ces installations sont directement liées au

thereof but excluding local or provincial roads. That would help keep the Constitution respected and ensure that the consultation was had.

The Chairman: Did you appear at the House of Commons committee to submit amendments?

Mr. Francis: We provided written submissions.

Senator Phalen: I will stay on the same line of questioning as Senator Tkachuk.

When I raised the questions last week about your legislation, the bills that you quoted, 1927 and 1921, witnesses before us indicated to me that they spoke to you about your concerns. I then asked them, kind of jokingly, were you happy? The answer I got was, "Additional consultations were added to this bill at the request of the city of Windsor in two or three different clauses to give another voice to Windsor in the consultation process. I do not know if they are happy, but I would argue we have accommodated that request very well." What were the accommodations?

Mr. Francis: I have not spoken with the minister, but I believe when it came to the House they inserted the provision that "at the discretion of the minister, they shall consult."

Mr. Estrin: May consult.

Mr. Francis: Yes, "may consult."

Senator Phalen: That leads me to another part of a question. He said in answer to the same question:

The concern in Windsor, as you spell out in their letter, they would like to have — I do not want to call it a veto power — a right to approve construction and operation. The way the government addressed that concern was through the amendment that was made in the House committee, to have the minister consult with the municipalities that are implicated through the construction operation.

It appears to me that you are saying that "consult" is not a strong enough word. Is that correct? Are you saying that "consult" should be "shall"?

Mr. Francis: Yes, it should be "shall." "Shall consult; shall not be at the discretion."

Senator Phalen: Is that what you are saying?

Mr. Francis: That is part of it. We are seeking to maintain what has been provided not only to the city of Windsor, but also to municipalities across this country. Specifically, in the city of Windsor's case, it was recognized in 1921 — and subsequently in 1928 in every other act — that municipal authority and municipal approvals would need to be satisfied as it deals with issues of a local nature. It is our submission that Bill C-3 has failed, in its definition and interpretive provision, to specifically identify what is meant by "approach roads." That broad definition violates constitutionally what otherwise would be afforded to the municipality.

pont ou au tunnel et qu'elles se trouvent à proximité de celui-ci, à l'exception des routes locales ou provinciales. Cela aiderait à faire respecter la Constitution et à garantir qu'il y a eu consultation.

La présidente : Vous êtes-vous présenté au comité de la Chambre des communes pour soumettre des amendements?

M. Francis : Nous avons fourni des soumissions écrites.

Le sénateur Phalen : Mes questions seront dans la même veine que celles du sénateur Tkachuk.

Lorsque j'ai posé des questions la semaine dernière concernant les projets de loi que vous avez mentionnés, à savoir 1927 et 1921, des témoins qui ont comparu devant nous m'ont indiqué avoir discuté avec vous de vos préoccupations. Je leur ai alors demandé, un peu par plaisanterie, si vous étiez content. Leur réponse a été que deux ou trois dispositions différentes du présent projet de loi ont fait l'objet de consultations supplémentaires à la demande de la Ville de Windsor pour donner à cette dernière une voix supplémentaire au chapitre du processus de consultation. Je ne sais pas si les intéressés sont contents, mais je pense que nous avons très bien tenu compte de cette demande. Quels ont été les accommodements?

M. Francis : Je n'ai pas parlé au ministre, mais je pense que lorsque le projet a été présenté à la Chambre, on a ajouté à la disposition : « à la discrétion du ministre, on doit consulter. ».

M. Estrin : Peut consulter.

M. Francis : Oui, « peut consulter ».

Le sénateur Phalen : Ceci m'amène à une autre partie d'une question. Il a répondu à la même question :

La préoccupation de Windsor, ainsi que vous l'énoncez dans leur lettre, est de disposer de ce que je ne veux pas appeler un droit de veto, mais d'un droit d'approuver la construction et l'exploitation. Le gouvernement a répondu à cette préoccupation par l'intermédiaire de l'amendement du comité de la Chambre demandant au ministre de consulter les municipalités participant à la construction et à l'exploitation.

Il me semble que, selon vous, le mot « consulter » n'est pas suffisamment fort. Est-ce vrai? Pensez-vous qu'il faudrait dire « doit consulter »?

M. Francis : Oui, cela devrait être « doit ». « Doit consulter; ne doit pas être à la discrétion. »

Le sénateur Phalen : C'est ce que vous pensez?

M. Francis : En partie. Nous voulons protéger ce qui a été accordé non seulement à la ville de Windsor mais également aux municipalités de tout le pays. Dans le cas particulier de la ville de Windsor, on a reconnu en 1921... et subséquemment en 1928 et dans toutes les autres lois... que les réponses aux questions locales doivent satisfaire l'autorité municipale et obtenir les approbations de la municipalité. Nous soumettons que le projet de loi C-3 n'a pas précisé dans sa définition et sa disposition interprétative la signification de l'expression « routes d'accès ». La définition générale constitue une infraction constitutionnelle au droit de la municipalité.

Senator Phalen: If they are forced by legislation, and if the clause says “they shall consult,” that does not mean you will get satisfaction; it only means that they have to talk to you.

Mr. Francis: That is right.

Senator Phalen: There was an article in *The Globe and Mail* yesterday about the report on the federal government desire to hear pitches from private sectors to help construct a new Detroit-Windsor crossing. The article mentioned the federal U.S. study group, the border transportation partnership. This study group is to announce in 2007 its preferred location detailing routes leading to the proposed new bridge.

Has the city of Windsor been involved with this federal study group?

Mr. Francis: We are not stakeholders at the table. It is a process that is being driven by the federal government and by the provincial government. The City of Windsor's role has been limited to providing submissions under their environmental assessment process. We are being treated as a citizen, and under the process a citizen would have to make written submissions. That is what we have been doing. We have been responding to the process.

Senator Phalen: This same article yesterday said that the Minister of Transport reaffirmed the federal Tory government plans to evaluate a wide range of options to reduce trucking congestion in Windsor. Your submission to this committee shows trucks backed up for miles. Yet, with all this talk of congestion, I have read that the volumes on your bridges and tunnels are actually increasing. Can you give this committee some idea of the current volume versus previous years?

Mr. Francis: Senator, you, at the federal level as well as at the provincial level, have a group of dedicated individuals that are probably better versed to speak of volumes, because they have the current numbers as they are doing their study. When it comes to the border crossing, I feel it is very important — and I am speaking only from the city's perspective. This is infrastructure that has been built by our grandparents. Yet, it continues to sustain a level of trade that has been explosive. We must look forward into the future that that trade will continue.

Windsor accepts the responsibility of hosting the world's international border crossing. We accept that responsibility; it is a responsibility that we have lived with for some time. However, I view the border in the city of Windsor and Detroit as a critical supply chain to this country's economy — a critical supply chain that extends far beyond our corridor, connecting us all the way down to Laredo, Texas; connecting us with the ports on the West Coast; and connecting us with the shipping lanes in Asia.

Le sénateur Phalen : Si la loi l'oblige et si la disposition précise « qu'on doit consulter », cela ne signifie pas que vous obtiendrez ce que vous voudrez; ça signifie seulement que les intervenants doivent vous parler.

M. Francis : Vous avez raison.

Le sénateur Phalen : Un article du *Globe and Mail* paru hier faisait état du désir du gouvernement fédéral d'écouter la voix du secteur privé en vue de venir en aide à la construction d'un nouveau passage Détroit-Windsor. L'article mentionnait le groupe d'étude du gouvernement fédéral américain, le partenariat de transport frontalier. Le groupe d'étude doit indiquer en 2007 l'endroit qu'il préfère, et expliquer en détail les accès du nouveau pont proposé.

Est-ce que la ville de Windsor a participé à ce groupe d'étude du gouvernement fédéral?

M. Francis : Nous ne sommes pas partie prenante. Ce processus relève du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial. Le rôle de la Ville de Windsor a été de présenter des soumissions dans le cadre du processus d'évaluation environnementale. Nous sommes traités comme un citoyen ordinaire et, dans le cadre du processus, un citoyen doit présenter des soumissions écrites. C'est ce que nous avons fait. Nous avons respecté le processus.

Le sénateur Phalen : Selon le même article publié hier, le ministre des Transports a réitéré l'intention du gouvernement conservateur fédéral d'évaluer une vaste gamme d'options visant à réduire la congestion routière causée par le camionnage à Windsor. Selon votre soumission à ce comité, les embouteillages de camions couvrent des milles. Pourtant, malgré tout ce qu'on dit sur la congestion de la circulation, j'ai lu que la circulation augmente sur vos ponts et tunnels. Pourriez-vous donner à ce comité une idée du volume actuel de la circulation par rapport à celui des années précédentes?

M. Francis : Sénateur, tant au fédéral qu'au provincial, il existe un groupe de personnes spécialisées qui sont probablement mieux en mesure de fournir les volumes puisqu'elles disposent des chiffres actuels dans le cadre de leur étude. En ce qui a trait au passage frontalier, je pense qu'il s'agit d'un facteur très important — et je parle uniquement du point de vue de la ville. Il s'agit d'une infrastructure qui a été construite par nos grands-parents et qui pourtant, continue d'absorber des échanges commerciaux dont la croissance est phénoménale. Nous devons prendre les mesures pour que ces échanges commerciaux se maintiennent.

Windsor accepte la responsabilité d'accueillir le passage frontalier international. Nous acceptons cette responsabilité : il s'agit d'une responsabilité dont nous nous sommes acquittés depuis un certain temps. Toutefois, selon moi, le passage entre la ville de Windsor et Détroit constitue un maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement de l'économie de ce pays — un maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement dont l'influence se fait sentir bien au-delà de notre corridor, permettant d'assurer des liaisons jusqu'à Laredo, au Texas, jusqu'aux ports de la Côte Ouest et jusqu'aux voies maritimes d'Asie.

With regard to volumes, your people at the federal level, through transport, could provide you with better numbers. From our perspective, our submission this afternoon deals with Bill C-3 as it relates to the approach roads and facilities.

There is one question you asked earlier in terms of consulting. If they consult with us, we may not get what we want; we are not asking for that. However, I want to be as clear as I can be. Consulting with the city is also reflecting the precedence that has been set by case law and has been set by earlier acts. Those consultations do not, and should not, give the minister of any day the authority to make decisions outside the scope of his or her jurisdiction. Municipal laws and municipal rules and authorities must continue to be maintained. That is something that has been recognized over the past 80 years. That is our submission. It is one thing to consult and one thing to say that we will talk to you, but included in that consultation is that the municipal jurisdiction under the provincial spheres will be respected as well.

Senator Zimmer: Gentlemen, we heard you were coming here today, and we were anxiously awaiting your testimony. Thank you for a colourful presentation.

My questions are in the area of the environment. You indicated in your testimony that for the construction or alteration of any international bridge, there needs to be an environmental assessment process. That process involves extensive consultations. The minister stated that to add another set of consultation was duplication. You have indicated that is not a valid argument, because of argument in the works.

I have three questions. What is involved in an environmental assessment for the construction or alteration of an international bridge? Would the City of Windsor be consulted during this process? If so, why would you want to be further consulted after the environmental assessment is complete?

Mr. Estrin: I will address that. I am an environment law specialist and have been in this area for 30-plus years, so I feel I can help you.

At the moment, the Canadian Environmental Assessment Act does not apply at all, because the international tunnel and bridge act is not listed, because it does not exist. Assuming that by regulation, after this proposed act comes in, it is cross-referenced as something that would trigger a federal environmental assessment — there is something called a comprehensive study requirement under the Canadian Environmental Assessment Act — a bridge or tunnel would not qualify for the comprehensive study. It would only qualify if the Canadian Environmental Assessment Act was triggered for, what they call, environmental screening, which is the minimum form of environmental assessment under the Canadian process. Assuming the screening requirement is triggered, there is still no requirement for consultation under the Canadian Environmental

En ce qui a trait aux volumes, vos fonctionnaires du ministère des Transports du gouvernement fédéral pourront vous fournir de meilleurs chiffres. De notre point de vue, notre soumission de cet après-midi porte sur les routes d'accès et les installations prévues dans le projet C-3.

Vous avez posé une question précédemment sur la consultation. Si l'on nous consulte, nous pourrions ne pas obtenir satisfaction; nous ne demandons pas une telle chose. Toutefois, je veux être le plus clair possible. La consultation avec la ville tient également compte du précédent établi par la jurisprudence et par des lois antérieures. Ces consultations ne donnent pas et ne doivent pas donner à un ministre quelconque le pouvoir de prendre des décisions ne relevant pas de ses compétences. Les lois, règlements et autorités municipales doivent continuer à être respectés. C'est ce qui a été reconnu au cours des quatre-vingt dernières années. Voilà notre soumission. Consulter est une chose et indiquer que l'on va discuter avec vous en est une autre; toutefois, cette consultation doit également tenir compte du fait qu'il faut respecter les compétences municipales dans le cadre des sphères provinciales.

Le sénateur Zimmer : Messieurs, nous savions que vous viendriez ici aujourd'hui et nous attendions votre témoignage avec impatience. Merci pour cet exposé haut en couleur.

Ma question porte sur l'environnement. Vous avez indiqué dans votre témoignage que, dans le cas de la construction ou de la modification d'un pont international, il faut un processus d'évaluation environnementale. Ce processus exige des consultations approfondies. Selon le ministre, l'ajout d'une nouvelle série de consultations ferait double emploi. Selon vous, cet argument n'est pas valable en l'espèce.

J'ai trois questions à poser. À quoi fait appel une évaluation environnementale portant sur la construction ou la modification d'un pont international? Est-ce que la Ville de Windsor sera consultée pendant ce processus? Si tel sera le cas, pourquoi voudriez-vous faire l'objet de consultations supplémentaires lorsque l'évaluation environnementale sera terminée?

M. Estrin : Je vais vous répondre. Je suis spécialisé en droit de l'environnement : j'œuvre dans ce domaine depuis plus de 30 ans et je pense que je peux vous aider.

En ce moment, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ne s'applique pas du tout, parce que la loi sur les ponts et tunnels internationaux n'est pas enregistrée, parce qu'elle n'existe pas. En présumant que par règlement, après l'adoption du projet de loi, celui-ci fait l'objet d'un renvoi indiquant qu'il déclenche un mécanisme d'évaluation environnementale du gouvernement fédéral — la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale exige en effet la tenue d'une étude en profondeur — un pont ou un tunnel ne serait pas admissible à une étude approfondie. Le pont ou le tunnel ne pourrait faire l'objet d'une étude que si la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale était invoquée pour ce qu'on appelle un examen environnemental préalable qui est l'évaluation environnementale minimum aux fins du

Assessment Act. It is still discretionary as to whether or not a responsible authority, such as Transport Canada, would or would not consult with the city.

Assuming they do decide, again, to exercise that discretion to consult, it simply means consult — that is, give us your submissions. There is no standard prescription as to what kind of consultation that means whatsoever. It is usually, "Tell us what you think." Even if consultation was available and was asked for, that is probably what would happen. The follow-up is that consultation, even if it occurs, is quite different and does not mean the proponents must come and talk to the city to try to reach an agreement about how we will put this particular thing here, so that it does not cause problems down the road. While the minister could consult, many of these projects may be private sector projects. We want the proponents to be able to come to the city and discuss how these facilities will be integrated to access and avoid the problems you saw in some of those photographs.

I believe that is why Parliament, back in 1921 and in 1928, said that those proponents had to come to the municipality to get agreements with them on how these processes would actually operate. It worked until the border volumes became so crowded that traffic problems started backing up. It will work again, but we feel it is appropriate that the process be there to ensure that they have to not only talk to us, but try to reach an agreement on how it will work. The city was obviously reasonable in the past, and I am sure it will be reasonable in the future.

Mr. Francis: I put up the act that started the Ambassador Bridge. An environmental assessment may also not include the same consideration that was provided for in the earlier pieces of legislation, with regard to seeking municipal approvals as it relates to uses of the highways and roads under municipal jurisdiction, as well as satisfying all the other authorities — planning is one of them. Those are the issues that are encompassed in this act that may not be covered through a discretionary environmental assessment.

Senator Zimmer: Mr. Mayor, you referred, in your testimony, to precedence, history and status quo. Can you provide us some information on a case in the last decade or so where the City of Windsor was asked to consent to a project involving the establishment or modification of border crossings through the city? In particular, the part I am interested in is the agreement process or timelines, as well as any difficulties you encountered in reaching that agreement.

processus canadien. En présumant que le mécanisme d'examen environnemental préalable était déclenché, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale n'exigerait toujours pas de consultation. Cette décision serait laissée à la discrétion de l'autorité responsable, par exemple Transports Canada qui déciderait de consulter ou non la ville.

En présumant qu'une telle décision soit prise, ce pouvoir discrétionnaire de consulter signifie tout simplement consulter, c'est-à-dire nous présenter vos soumissions. Il n'existe aucune prescription normalisée précisant le type de consultation. Habituellement, cela signifie « Dites-nous ce que vous pensez ». Même si l'on pouvait se prévaloir d'une consultation et qu'on la demandait, c'est ce qui arriverait probablement. Autrement dit, cette consultation, même si elle avait lieu, serait fort différente et n'obligerait pas les promoteurs à rencontrer la ville pour essayer d'aboutir à un accord sur la manière de mettre une chose en particulier à un endroit donné, de façon à ne pas causer de problème subséquents. Le ministre pourrait entreprendre des consultations, mais un grand nombre de tels projets peuvent relever du secteur privé. Nous voulons que les promoteurs puissent rencontrer la ville et discuter de la manière dont ces installations seront intégrées aux accès et éviter ainsi les problèmes constatés dans certaines de ces photographies.

Je pense que c'est la raison pour laquelle le Parlement, en 1921 et en 1928, a déclaré que ces promoteurs devaient rencontrer la municipalité pour conclure un accord sur la manière dont ces processus fonctionneraient en pratique. Cette démarche a fonctionné jusqu'au moment où les volumes frontaliers sont devenus tels que les problèmes de congestion routière ont commencé à augmenter. Cette démarche fonctionnera à nouveau, mais nous pensons qu'il faudrait instaurer un processus pour que les intervenants ne s'adressent pas seulement à nous, mais essaient également de conclure une entente sur la manière dont les choses fonctionneront. Il est clair que la ville s'est montrée raisonnable dans le passé et je suis persuadé qu'elle se montrera tout aussi raisonnable à l'avenir.

M. Francis : Je me fonde sur la loi à l'origine du pont Ambassador. Une évaluation environnementale pourrait également ne pas tenir compte du même point de vue que celui exigé par les lois antérieures relativement aux autorisations municipales concernant l'utilisation des routes et rues sous compétence municipale, et ne se conformerait pas aux autres autorisations... la planification entre autres. Ces questions sont traitées par cette loi mais pourraient ne pas être couvertes par une évaluation environnementale discrétionnaire.

Le sénateur Zimmer : Monsieur le maire, vous avez fait allusion dans votre témoignage aux précédents, à l'histoire et au statu quo. Pourriez-vous nous fournir certains renseignements sur un cas survenu au cours des dix dernières années environ exigeant que la Ville de Windsor autorise un projet portant sur la création ou la modification des passages frontaliers dans la ville? Je suis particulièrement intéressé par le processus d'entente ou le calendrier ainsi que par les obstacles que vous avez dû franchir pour conclure une entente.

Mr. Francis: I can give you the example off the top of my head. The operators and owners of the Ambassador Bridge are in the audience. It was nearly two years ago that the Ambassador Bridge approached the city of Windsor seeking permission to expand their plaza site on lands and they needed rezoning. Mr. Estrin can speak to this. They needed permission from the city. I understand that after all the conditions were satisfied, approvals were granted to the Ambassador Bridge in that regard. They do have the approvals to expand. That is one example.

The second example, obviously, is work that we do with the Detroit-Windsor Tunnel Corporation. In 1994, that plaza was completely expanded and renovated. Again, the City of Windsor and planning authorities were involved and those processes were approved as well.

Senator Dawson: You used the expression “earlier pieces of legislation.” As we know, this bill has been brought in by previous governments. On the consultation side, how would this compare with the previous bills that have been presented by the previous ministers of transport?

Mr. Francis: When I was referring to earlier pieces of legislation, I was speaking to the pieces of legislation that created the facilities.

Senator Dawson: I see; the existing status quo. Between the existing status quo and today, how would the bills that have been tabled compare with what exists today?

Mr. Estrin: I do not believe they were very clear on the consultation, either.

Senator Dawson: For consultation, we must realize that the minister has used the expression “shall consult.” When we go to Vancouver, to Halifax and we have the airports, the ports and the 10, 12 or 13 bridges, depending upon how we want to count them, I guess the minister could be in consultation perpetually. We should try to define that. No one has come here and said, “We are satisfied with the consultation as it stands.” I should like to know how we could define it to try to make it more realistic; so Transport Canada can have a better mechanism of consultation, because it does not seem to satisfy anyone as it stands now.

We have to rush away to a caucus meeting, but there was also the talk about a new bridge. The minister came here two weeks ago and no one mentioned the potential of a new bridge. All of a sudden, however, there is a new bridge and we have another issue, namely, a public-private partnerships project, that we have to deal with, which will compete with the Ambassador Bridge and your tunnel corporation. We were told last week that there is reduction in traffic and revenue. If there is reduction in traffic and revenue and we are creating more competition, how will the other competitors fair with this new project?

M. Francis : Voici le premier exemple qui me vient à l'esprit. Les exploitants et propriétaires du pont Ambassador sont dans l'auditoire. Il y a près de deux ans ceux-ci ont demandé à la ville de Windsor la permission d'agrandir leur esplanade et pour cela, ils avaient besoin d'un rezonage. M. Estrin peut en parler. Ils avaient besoin de la permission de la ville. Après avoir rempli toutes les conditions, le pont Ambassador a reçu toutes les approbations en la matière. Ils ont l'autorisation d'agrandir. Voilà un exemple.

Le deuxième exemple, évidemment, est le travail que nous faisons avec la Detroit-Windsor Tunnel Corporation. En 1994, cette esplanade a été agrandie et totalement rénovée. Une fois de plus, la ville de Windsor et les autorités chargées de la planification ont eu leur mot à dire et ces processus ont également été approuvés.

Le sénateur Dawson : Vous avez utilisé l'expression « lois antérieures ». Comme nous le savons, ce projet de loi a été présenté par des gouvernements antérieurs. En ce qui a trait à la consultation, comment ce dernier se compare-t-il aux projets de loi antérieurs présentés par les autres ministres des transports?

M. Francis : Lorsque je parlais des lois antérieures, je faisais allusion aux lois qui ont créé les installations.

Le sénateur Dawson : Je vois : le statu quo existant. Entre le statu quo existant et aujourd'hui, comment comparer les projets de loi déposés à ce qui existe à l'heure actuelle?

M. Estrin : Je ne pense pas qu'ils étaient très clairs non plus sur la consultation.

Le sénateur Dawson : En ce qui a trait à la consultation, nous devons savoir que le ministre a utilisé l'expression « doit consulter ». Lorsque nous allons à Vancouver, à Halifax et que nous avons les aéroports, les ports ainsi que 10, 12 ou 13 ponts, selon la manière dont on veut les compter, à mon avis, le ministre serait perpétuellement en consultation. Nous devrions essayer de définir cette notion. Personne ne s'est jamais présenté devant ce comité en disant : « Nous sommes satisfait du processus de consultation en l'état. » J'aimerais savoir comment nous pourrions définir ce processus de façon à le rendre plus réaliste; ainsi, Transports Canada aura un meilleur mécanisme de consultation, car ce dernier ne semble donner satisfaction à personne sous sa forme actuelle.

Nous devons nous rendre rapidement à une réunion du caucus, mais on a parlé également d'un nouveau pont. Le ministre s'est présenté devant ce comité il y a deux semaines et personne n'a mentionné l'éventualité d'un nouveau pont. Soudainement toutefois, un nouveau pont et un autre sujet surgissent, à savoir un projet de partenariat public-privé que nous devons examiner qui livrera concurrence au pont Ambassador et à votre société du tunnel. On nous a dit la semaine dernière que la circulation et les recettes diminuaient. S'il y a une baisse de la circulation et des recettes et que nous accroissons la concurrence, quelle sera la situation des autres concurrents après ce nouveau projet?

Mr. Francis: First with respect to consultation, I suspect that the ministers and the federal government are occupied on a number of files. I would respectfully submit that for 80 years there has been an onus on the government to seek the agreement of municipalities. That is not to satisfy the city of Windsor or local interests. That is to satisfy the respective responsibilities that have been outlined in the Constitution that provides municipalities authority over local roads, highways and issues. That is what we are asking. We are asking not to dilute the responsibilities already enshrined not only through case law, past precedents and special acts, but also enshrined in terms of our respective roles and jurisdictions. That is the key issue. Consulting with the municipalities, I would suggest, is probably far easier and more constitutionally prudent than it would be to mandatorily consult with the operators. There is a stark contrast in the bill as it exists right now. They are willing to consult with the operators but not with the municipalities, whereas constitutionally we have that authority.

With regard to the second question, my job as mayor is to take care of my own boundaries and my own city and to take care of municipal issues. With regard to new border crossings and a new facility, that is an issue for the federal and provincial government that you need to work out with the provincial government. They are the ones that started the process, and they are the ones having the discussion about where to build the new facility.

I would welcome the discussion in terms of new facilities and what it means to the state of the rest of the country. However, our job this afternoon is as it relates to this Bill C-3, as it relates, specifically, to the language, and as it deals with the approach roads and the broad definition that will now encroach upon municipal jurisdiction.

Finally, with regard to the Detroit-Windsor Tunnel, the city of Windsor owns the Canadian half; we operate the Canadian half. I wish to set the record straight so that there is no illusion. The Detroit-Windsor Tunnel's primary core of business is car traffic. Commercial traffic is predominantly carried on the Ambassador Bridge. They are two separate operations in terms of what they deal with in that regard.

Senator Dawson: You are also chairman of the Windsor Tunnel Commission?

Mr. Francis: Yes.

Senator Dawson: We have been told that, because of tourism, traffic has been reduced, in particular, for cars and tourists.

Mr. Francis: I believe revenue across all the operators has been reduced.

Senator Dawson: Why do we start another project there, then?

Mr. Francis: That is a decision for your authorities, who have already started the process. I am very proud that the City of Windsor owns the Detroit-Windsor Tunnel; I am very proud that

M. Francis : Premièrement en ce qui a trait à la consultation, je pense que les ministres et le gouvernement fédéral ont de nombreux dossiers à traiter. Je soumettrais respectueusement que, depuis 80 ans, le gouvernement a eu la tâche de s'entendre avec les municipalités. Il ne s'agit pas de donner satisfaction à la ville de Windsor ou aux intérêts locaux. Il s'agit de respecter les compétences respectives précisées dans la Constitution qui confèrent aux municipalités la responsabilité des routes, des rues et des questions locales. C'est ce que nous demandons. Nous demandons de ne pas diluer les responsabilités déjà enchâssées non seulement dans la jurisprudence, dans les précédents et dans les lois spéciales, mais également dans nos rôles et responsabilités respectifs. Il s'agit de la question clé. Je pense qu'il est probablement beaucoup plus facile et beaucoup plus prudent d'un point de vue constitutionnel de consulter les municipalités que de consulter obligatoirement les exploitants. On relève un contraste saisissant dans le projet de loi actuel. On est prêt à consulter les exploitants, mais pas les municipalités alors que, selon la Constitution, nous détenons ce pouvoir.

En ce qui a trait à la deuxième question, mon travail de maire consiste à me préoccuper des limites municipales, de ma ville et des questions municipales. En ce qui a trait aux nouveaux passages frontaliers et à une nouvelle installation, il s'agit d'une question relevant des gouvernements fédéral et provincial qu'il faut régler avec le gouvernement provincial. Ce sont eux qui ont lancé le processus et qui discutent de l'emplacement de la construction de la nouvelle installation.

Je serais très heureux de faire porter la discussion sur les nouvelles installations et sur leur importance pour le reste du pays. Toutefois, notre propos de cet après-midi porte sur ce projet de loi C-3 et particulièrement sur le langage utilisé et sur la manière dont il traite des routes d'accès ainsi que sur la définition générale qui, désormais, constitue un empiètement sur la compétence municipale.

Finalement, en ce qui a trait au tunnel Detroit-Windsor, la ville de Windsor possède la moitié canadienne; nous exploitons la moitié canadienne. Je désire mettre les choses au point de façon à dissiper toute illusion à ce sujet. La circulation automobile est la principale activité du tunnel Detroit-Windsor. La circulation commerciale passe principalement par le pont Ambassador. Nous avons donc affaire à deux opérations distinctes.

Le sénateur Dawson : Vous êtes également président de la commission du tunnel de Windsor?

M. Francis : Oui.

Le sénateur Dawson : On nous a dit qu'à cause du tourisme, la circulation a diminué, particulièrement celle des automobiles et des touristes.

M. Francis : Je pense que les recettes de tous les exploitants ont diminué.

Le sénateur Dawson : Pourquoi lançons-nous un nouveau projet à cet endroit alors?

M. Francis : Il s'agit d'une décision des pouvoirs dont vous relevez qui ont déjà entamé le processus. Je suis très fier du fait que la ville de Windsor soit propriétaire du tunnel Detroit-

that strategic asset is able to provide us a downtown-to-downtown connection from Detroit to Windsor; and I am very proud of the revenue that it provides. Instead of us coming knocking on the doors of the federal and provincial governments for infrastructure dollars, those revenues and those dollars are redirected to our roads and our sewers and are less of a burden on the national provincial dollar.

Senator Mercer: I have a comment before I ask a question. I find it interesting that the city was asked to make written submissions to the House of Commons committee and now they are appearing before this committee. This is a trend we are seeing in the last little while with other legislation. Perhaps we should take it up in the chamber someday.

In your reference, you talked about a new crossing, and the minister talks about a new crossing. I then read that the Ambassador Bridge owners are planning to build a new bridge and have acquired the land. You said, a moment ago, that they have approval to expand — I believe those were your words.

When you talk about a new crossing and the minister talks about a new crossing, are we talking about the new Ambassador Bridge or about another crossing entirely?

Mr. Francis: My earlier comments were in direction to the senator's question: When was the last time a private operator approached the city to seek approval process? I was able to share with you that the last time the City of Windsor was approached was by the Ambassador Bridge. They needed to make modifications to their existing plaza, so that they could move certain toll booths to the Canadian side of the border. That outlined how quick, once all authorities and approvals are satisfied, their permits could be obtained. That is my reference as it relates to the Ambassador Bridge; as it relates to the new crossing, that was a result of questions asked by senators.

The federal and provincial governments and the federal and state governments have established the Detroit River international crossing, DRIC, process. They are the proponents. The lead proponents are Transport Canada and MTO on the Canadian side, and their colleagues and their respective jurisdictions on the American side. It is a good question to ask of them. It is their process; it is their work. We are in the process of dealing with ensuring that local authorities are maintained, and we continue to make submissions to the DRIC process.

Senator Mercer: You are a good politician. There is no Question Period at the municipal level, but you have just avoided the question.

Mr. Francis: Senator, it is not my process.

Windsor; je suis très fier du fait que cet actif stratégique nous permet d'établir un lien entre le centre-ville de Détroit et celui de Windsor; et je suis extrêmement fier des recettes générées par ce tunnel. Au lieu de frapper aux portes des gouvernements fédéral et provincial pour obtenir des dollars servant à financer les infrastructures, ces recettes et ces dollars sont redéployés dans notre système routier et nos égouts et allègent le fardeau financier du pays et de la province.

Le sénateur Mercer : Je voudrais faire un commentaire avant de poser une question. Je trouve intéressant le fait qu'on ait demandé à la ville de présenter des soumissions au comité de la Chambre des communes et, à l'heure actuelle, celle-ci témoigne devant ce comité. Il s'agit d'une tendance observée depuis peu dans le cadre d'autres lois. Peut-être pourrions-nous mentionner ce fait un jour à la Chambre.

Vous avez fait allusion à un nouveau passage et le ministre parle d'un nouveau passage. Je constate ensuite que les propriétaires du pont Ambassador envisagent de construire un nouveau pont et ont acheté le terrain voulu. Vous avez déclaré il y a un moment qu'ils avaient reçu une autorisation d'agrandissement... Je pense que c'est ce que vous avez dit.

Lorsque vous parlez d'un nouveau passage et que le ministre parle d'un nouveau passage, s'agit-il du nouveau pont Ambassador ou d'un tout nouveau passage?

M. Francis : Mes commentaires précédents étaient dans l'optique de la question posée par le sénateur : quand est-ce qu'un exploitant privé a approché pour la dernière fois la ville pour entamer un processus d'approbation? Je vous ai indiqué que la dernière fois que la Ville de Windsor a été approchée en la matière, c'était pour le pont Ambassador. Ses exploitants devaient modifier l'esplanade existante de façon à déplacer du côté canadien de la frontière certains postes de péage. On peut constater ainsi la rapidité avec laquelle les permis demandés peuvent être obtenus après avoir reçu toutes les autorisations voulues. Voilà ce à quoi je fais allusion lorsque je parle du pont Ambassador; en ce qui a trait au nouveau passage, ce à quoi je fais allusion était le résultat des questions demandées par les sénateurs.

Les gouvernements fédéral et provincial ainsi que le gouvernement fédéral américain et celui de l'État ont créé le processus relatif au passage frontalier international de la rivière Détroit (DRIC). Ce sont eux les promoteurs. Les promoteurs sont Transports Canada et le MTO au Canada ainsi que leurs collègues et les compétences respectifs du côté américain. Il s'agit d'une bonne question à leur poser. Il s'agit de leur processus et de leur travail. Nous sommes en train de prendre les mesures pour préserver les pouvoirs locaux et nous continuons de présenter des soumissions dans le cadre du DRIC.

Le sénateur Mercer : Vous êtes un bon politicien. Il n'y a pas de période de questions à l'échelle municipale, mais vous avez évité de répondre à la question.

M. Francis : Sénateur, il ne s'agit pas de mon processus.

Senator Mercer: No, no. You referred to a new crossing. I want to know whether that new crossing is, what I will call, the new Ambassador Bridge; or is it another crossing of which I have no idea of its whereabouts?

Mr. Francis: Thank you for that clarification. Under this DRIC process, which was established by the governments on this side of the border, Ambassador Bridge was one of the proponents considered. The provincial and federal governments have ruled them out of the DRIC process as their facility does not meet the needs. When the federal minister talks about a new crossing, I suspect he is talking about the outcome of where the new crossing will be located. That is a result of the process, and the process, through the environmental assessment, has dictated that it will be removed from where the existing Ambassador Bridge is located today.

Senator Mercer: My understanding is that the presidential permits for the new Ambassador Bridge are already in place, and there have been approvals on the American side and approvals by the Province of Ontario.

Mr. Francis: That would be most appropriate, yes.

Senator Mercer: Maybe I heard you wrong, but you were talking about another bridge. You said that this one did not make the cut for the process.

Mr. Francis: Those are most appropriate questions for the Minister of Transport as it relates to the issue of presidential permits.

Senator, if I may, my direct response to your question relates to a process that has been established by Canada, by Ontario, by Michigan and by the U.S. That process began as an exercise to evaluate, through the environmental assessment provisions of both countries, where the next crossing location will be. It began in 1999 and as of late last year, after considering all the proponents, the process has now gone on public record stating that the new bridge will not be in the area that you are referencing next to the Ambassador Bridge. That is my understanding of it. For any other detailed questions, I believe the Minister of Transport would be probably better able to answer.

Senator Mercer: However, you are the mayor of the city of Windsor.

Mr. Francis: I am.

Senator Mercer: I suspect that the city of Windsor has more than a passing interest in this process or you would not be here.

You are chair of the tunnel commission, is that correct?

Mr. Francis: I am chair of the Windsor Tunnel Commission, yes.

Senator Mercer: Does that come with the title of mayor? Is the mayor always the chair of this commission, or is this something separate?

Le sénateur Mercer : Non, non. Vous avez parlé d'un nouveau passage. Je veux savoir si ce nouveau passage est ce que j'appellerais le nouveau pont Ambassador ou un autre passage dont je ne connais rien.

M. Francis : Merci pour l'éclaircissement. En vertu du processus DRIC qui a été créé par les gouvernements de ce côté-ci de la frontière, le pont Ambassador a été l'un des promoteurs envisagés. Les gouvernements provincial et fédéral l'ont écarté du processus DRIC car ses installations ne répondent pas aux besoins. Lorsque le ministre fédéral parle d'un nouveau passage, je pense qu'il parle de l'endroit où le nouveau passage sera situé. Il s'agit de la conclusion du processus, et le processus, par l'intermédiaire de l'évaluation environnementale, exige que ce nouveau passage ne soit pas à l'endroit où le pont Ambassador est situé à l'heure actuelle.

Le sénateur Mercer : Je crois savoir que les permis présidentiels pour le nouveau pont Ambassador existent déjà et que les approbations ont été obtenues du côté américain et de la province de l'Ontario.

M. Francis : Cela tomberait à point nommé, oui.

Le sénateur Mercer : Peut-être vous ai-je mal compris, mais vous parliez d'un autre pont. Vous avez dit que celui-ci ne cadrerait pas dans le processus.

M. Francis : Ces questions relèvent du ministre des Transports, car elles portent sur la délivrance de permis présidentiels.

Sénateur, je dirais que ma réponse directe à votre question porte sur un processus qui a été établi par le Canada, l'Ontario, le Michigan et les États-Unis. Ce processus a débuté comme un exercice visant à trouver l'emplacement du prochain passage par l'intermédiaire des dispositions d'une évaluation environnementale des deux pays. Il a débuté en 1999 et, à la fin de l'an dernier, après avoir tenu compte de tous les promoteurs, les conclusions du processus ont été consignées dans les dossiers publics et indiquent que le nouveau pont ne sera pas situé dans le secteur auquel vous faites allusion à côté du pont Ambassador. C'est ainsi que je comprends la situation. Je pense que le ministre des Transports serait probablement mieux en mesure de répondre à d'autres questions détaillées.

Le sénateur Mercer : Toutefois, vous êtes le maire de la ville de Windsor.

M. Francis : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Je soupçonne que la ville de Windsor n'a pas qu'un intérêt passager à l'égard de ce processus, sinon vous ne seriez pas ici.

Vous êtes le président de la commission du tunnel n'est-ce pas?

M. Francis : Oui, je suis le président de la commission du tunnel de Windsor.

Le sénateur Mercer : Est-ce que cette fonction est liée à celle de maire? Est-ce que le maire est toujours président de cette commission ou s'agit-il d'une fonction distincte.

Mr. Francis: No, the mayor has historically taken on roles and responsibilities on a number of committees. In addition to the Windsor Tunnel Commission, I am also chair of the energy company. It is part of our job; our jobs never end. We work on committees.

Senator Mercer: I have bridges in my province that go from one city to another, not from one country to another.

Mr. Francis: It was established that, when the tunnel was created and then vested in the city of Windsor, a committee and a commission would be struck. The commission is an agency.

Senator Mercer: City council then chooses who the chair is, do they?

Mr. Francis: The commission does, yes.

Senator Mercer: The commission, but who appoints the commission?

Mr. Francis: The city council.

Senator Mercer: I told you he is a good politician.

I have one last question. I am still confused by the process. Maybe you are correct: we do need to ask others. There has been some approval given to the new Ambassador Bridge. You are now telling me that the new Ambassador Bridge did not make the cut for this selection process. I am confused, because I have not grasped whether we are talking about one bridge or two bridges.

Mr. Estrin: Perhaps I can add some clarification. The process that the mayor was talking about between the Governments of Canada and Ontario and the United States is that of looking for a new river crossing. They considered several locations. In the course of that, one of the alternatives they did consider was a second bridge right by the Ambassador Bridge. They rejected that and a number of others and are now considering a location down river from the existing Ambassador Bridge.

However, the Ambassador Bridge is a private company. As a private company, it is of the view that it is not tied up in the government process. It is making its own application to have a second Ambassador Bridge right beside the current bridge. At the same time, we have the Government of Canada, the Government of Ontario and the United States saying that the best location is not there. They said that location would be horrifically impactive on the city of Windsor and they chose a down-river location.

The city is concerned about the need for amendments, senator, because not only is there another river crossing proposed by the government at a down-river location, which seems to be okay in terms of its impacts on the city, but also a private sector proposal by the Ambassador Bridge for a second bridge. The government process has already said this location would be seriously impactive to the city of Windsor. In addition, there is a proposal by another private sector company consortium, the Detroit River Tunnel project, to convert a rail tunnel to a truck route — to take trucks underneath the Detroit River in a rail tunnel. On the surface, that sounds like a fine idea; except that on

M. Francis : Non, historiquement, le maire a eu divers rôles et responsabilités au sein de nombreux comités. Outre la présidence de la commission du tunnel de Windsor, j'ai également celle de la société de distribution d'électricité. Cela fait partie de notre travail; notre fonction n'a pas de limite. Nous siégeons à des comités.

Le sénateur Mercer : Dans ma province, j'ai des ponts reliant une ville à l'autre et pas un pays à l'autre.

M. Francis : On a décidé lorsque le tunnel a été créé puis confié à la ville de Windsor, de mettre sur pied un comité et une commission. La commission est un organisme.

Le sénateur Mercer : Le conseil municipal choisit ensuite le président n'est-ce pas?

M. Francis : C'est le rôle de la commission.

Le sénateur Mercer : La commission, mais qui nomme la commission?

M. Francis : Le conseil municipal.

Le sénateur Mercer : Je vous ai dit qu'il était un bon politicien.

J'ai une dernière question. Je ne saisis toujours pas bien le processus. Peut-être avez-vous raison : nous devons poser des questions à d'autres personnes. Le nouveau pont Ambassador a reçu certaines approbations. Vous me dites que le nouveau pont Ambassador n'a pas été retenu dans le cadre de ce processus de sélection. Je suis déconcerté parce que je ne comprends pas si nous parlons d'un pont ou de deux ponts.

M. Estrin : Je suis peut-être en mesure de fournir certains éclaircissements. Le processus dont le maire parlait faisait intervenir les gouvernements du Canada, de l'Ontario et des États-Unis et portait sur un nouveau passage de la rivière. Plusieurs endroits ont été envisagés. Dans le cadre de cette démarche, l'une des options étudiées consistait à construire un deuxième pont juste à côté du pont Ambassador. Cette option a été rejetée à l'instar de plusieurs autres et, à l'heure actuelle, l'endroit envisagé se situe en aval du pont Ambassador existant.

Toutefois, le pont Ambassador appartient à une société privée. À titre de société privée, celle-ci juge qu'elle n'est pas partie prenante du processus gouvernemental. Elle a donc présenté une demande de construction d'un deuxième pont Ambassador juste à côté du pont existant. Au même moment, les gouvernements du Canada, de l'Ontario et des États-Unis déclarent que ce n'est pas le meilleur endroit. Selon eux, cet endroit aurait un impact terrible sur la ville de Windsor. Ils ont donc choisi un endroit en aval.

Sénateur, la ville juge nécessaires les amendements parce que, non seulement le gouvernement propose un autre passage de la rivière à un endroit en aval qui semble convenir sous l'angle des impacts sur la ville, mais également parce qu'il existe une demande du secteur privé de construction d'un deuxième pont près du pont Ambassador. Le processus gouvernemental a conclu que cet endroit aurait des impacts graves sur la ville de Windsor. En outre, un consortium de sociétés privées différent a fait une autre proposition connue sous le nom de projet du tunnel de la rivière Détroit visant à convertir un tunnel ferroviaire en tunnel affecté au camionnage, c'est-à-dire faire passer les camions sous la

that rail corridor today, there are only about six trains per day, and that rail corridor goes by almost all the new subdivisions in the city of Windsor.

The city of Windsor is saying that it would like to be consulted about any new cross-border proposal. That is why we are here to ask for these amendments; namely, to ensure that we are consulted and that any proposal, such as the second Ambassador Bridge or the Detroit River Tunnel project, has to come to the city and talk and reach an agreement.

Senator Eyton: Mayor, I am curious. You are eloquent and forceful in your argument, but I fail to understand why you did not appear before the House of Commons committee when the bill was before them.

Mr. Francis: Through the written submissions we had made and through the discussion we had, we believed that these amendments would have been successful. Several MPs, who represent the Windsor area, were very involved with Transport Canada in trying to seek amendments, but we were led to believe that the written submissions were adequate.

Senator Eyton: Now you are wiser; is that the point? You are a wiser because you are appearing before us.

Mr. Francis: That could be.

Senator Eyton: To me, the bridges and tunnels that are the subject of the act are clearly vital national works. They have an importance much beyond the city of Windsor, and they have a terrific importance for Southern Ontario. I believe something like 25 per cent of the goods traded between Canada and the U.S. go over the single bridge, the Ambassador Bridge. It is clearly a national work. That says to me it is clearly under federal jurisdiction and it is clearly a federal responsibility to bring in Bill C-3. In fact, I fail to understand why it was not brought in many years ago. In particular, it seems to me that under the circumstances the federal government has paramountcy. It can consult or not. Obviously, consulting is a good thing for it is better to coordinate if one can, but essentially the federal government should have the last word.

I have looked at the definition. In your submission, you refer to the 1921 act, and it is interesting that, even then, when it was relatively less sophisticated, the provision read:

The Company shall not construct or operate, any of the works mentioned in section eight of the Act along any highway, street or other public place...

rivière Détroit dans un tunnel ferroviaire. À première vue, cela semble être une bonne idée sauf qu'à peine six trains par jour circulent à l'heure actuelle dans le couloir ferroviaire et que celui-ci passe dans presque tous les nouveaux lotissements de la ville de Windsor.

La ville de Windsor souhaite être consultée s'il y a de nouvelles propositions de passage frontalier. C'est pourquoi nous nous présentons ici pour demander ces amendements; c'est-à-dire que nous voulons être certain d'être consultés et que toute demande, par exemple celle de la construction d'un deuxième pont Ambassador ou celle qui porte sur le projet du tunnel de la rivière Détroit soit présentée à la ville, soit discutée et fasse l'objet d'une entente.

Le sénateur Eyton : Monsieur le maire, vous piquez ma curiosité. Vous avancez vos arguments avec énergie et éloquence, mais je ne comprends pas pourquoi vous ne vous êtes pas présenté au comité de la Chambre des communes lorsqu'il examinait le projet de loi.

M. Francis : À la suite des soumissions écrites que nous avons présentées et des discussions que nous avons eues, nous étions persuadés que ces amendements seraient acceptés. Plusieurs députés qui représentent la région de Windsor ont également fait des démarches auprès de Transports Canada pour essayer de faire adopter les amendements. Toutefois, on nous a fait croire que les soumissions écrites suffisaient.

Le sénateur Eyton : Vous êtes plus avisé à l'heure actuelle, n'est-ce pas le cas? Vous êtes plus avisé parce que vous vous présentez devant nous.

M. Francis : Sans doute.

Le sénateur Eyton : À mon avis, les ponts et les tunnels visés par la loi sont sans contexte des ouvrages nationaux vitaux. Leur influence s'étend bien au-delà de la ville de Windsor et ils jouent un rôle extrêmement important dans le sud de l'Ontario. Je pense qu'environ 25 p. 100 des biens échangés entre le Canada et les États-Unis transitent par un seul pont, le pont Ambassador. Il est donc clair qu'il s'agit d'un ouvrage d'intérêt national. C'est pourquoi cette question relève sans aucun doute de la compétence du gouvernement fédéral et il est clair que le gouvernement fédéral a la responsabilité de présenter l'avant-projet de loi C-3. En fait, je ne comprends pas pourquoi il n'a pas été présenté il y a bien des années. Il me semble notamment que, vu les circonstances, le gouvernement fédéral a prépondérance en la matière. Il peut consulter ou pas. Sans aucun doute, la consultation est une bonne chose, car il vaut mieux coordonner si on le peut. Toutefois, il est essentiel que le gouvernement fédéral ait le dernier mot.

J'ai examiné la définition. Dans votre soumission, vous faites allusion à la loi de 1921 et il est intéressant de noter que même à l'époque, lorsque les choses étaient relativement moins compliquées, l'article se lisait comme suit :

« La compagnie ne doit pas construire ni exploiter un des ouvrages indiqués à l'article 8 de la loi, le long d'une route, d'une rue ou d'un autre lieu public...

— and I emphasize “or other public place” —

...without first obtaining the consent, expressed by by-law, of the municipality having jurisdiction over such highway, street or other public place, and upon terms to be agreed upon with such municipality...

Then it adds: ...and failing such consent then upon such terms as are fixed by the Board of Railway Commissioners for Canada.

Even back in 1921, there is a provision saying, “We will try to work it out, but essentially, if there is a disagreement or dispute, then it will go to a federal body, that is, the Railway Commissioners for Canada.

The point was made then, but if you accept my argument that paramountcy matters, then the federal government was saying, “We would like to work with you if we can, but if we cannot, there is a final opinion that goes to a federal authority.”

Bill C-3 defines an international bridge or tunnel as:

...a bridge or tunnel, or any part of it, that connects any place in Canada to any place outside Canada and includes the approaches and facilities related to the bridge or tunnel.

That is a much narrower definition than that in the 1921 act where it just said “or other public place,” without any definition. Under Bill C-3, there has to be a direct relationship.

Mr. Francis: Thank you for those points. On your last point, the difference between Bill C-3 and the interpretive provision you read in the 1921 act is that there was no discretion given to the minister. There was no declaratory power given. It was that you must sit down and you must talk.

Senator Eyton: I was focused on the definition of bridges and tunnels. We can get on later to the approval section.

Mr. Francis: However, there was a mechanism in place that would not give him or her sweeping declaratory powers to come in and designate approach roads. The bridge and facilities were defined as bridges and facilities. The piece you just quoted from Bill C-3, we submit that that is a broad category; that is sweeping.

Senator Eyton: It says bridges and tunnels “related to.”

Mr. Francis: It includes “the approaches and facilities related to the bridge or tunnel.”

Senator Eyton: It reads “related to.” In the previous legislation, it simply said “or other public place.”

Mr. Estrin: Senator, I believe the reason that it was not a concern then is because it was a specific bridge or a specific tunnel, as opposed to legislation that allowed anything to be built anywhere in Canada, as this legislation does, without really any consultation.

— et je souligne l'expression « autre lieu public » —

[...] sans avoir au préalable obtenu le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité ayant compétence sur cette route, rue ou autre lieu public et selon les modalités et les conditions acceptées par cette municipalité [...]

[...] et si, ce consentement n'est pas donné, selon les modalités et les conditions établis par la Commission des commissaires des chemins de fer du Canada. »

Même en 1921, il existait une disposition disant : « Nous allons essayer de régler la question, mais, en fait, en cas de désaccord ou de différend, il faut s'adresser à un organisme fédéral, à savoir la Commission des commissaires des chemins de fer du Canada. »

La question a été traitée à ce moment, mais si vous acceptez mon argument à savoir qu'il faut tenir compte de la prépondérance du gouvernement fédéral, ce dernier disait ceci : « Nous souhaitons travailler avec vous si nous le pouvons, mais dans le cas contraire, l'avis final est entre les mains d'un pouvoir fédéral. »

Le projet de loi C-3 définit de la manière suivante un pont ou tunnel international :

« [...] tout ou partie du pont ou du tunnel reliant tout lieu au Canada à un lieu hors du Canada, y compris les approches et installations connexes. »

Cette définition est beaucoup moins large que celle de la loi de 1921 qui disait « ou autre lieu public » sans aucune définition. En vertu du projet de loi C-3, il faut qu'il y ait un lien direct.

M. Francis : Merci d'avoir présenté ces différents éléments. Notre dernier point porte sur la différence entre le projet de loi C-3 et la disposition interprétative de la loi de 1921 qui n'accordait aucune discrétion au ministre. Aucun pouvoir déclaratoire n'était accordé. Il fallait s'asseoir et il fallait discuter.

Le sénateur Eyton : J'étais concentré sur la définition des ponts et tunnels. Nous pouvons discuter ultérieurement de la section de l'approbation.

M. Francis : Toutefois, il existait un mécanisme qui ne lui conférerait pas des pouvoirs déclaratoires généralisés pour désigner les routes d'accès. Le pont et les installations étaient définis comme des ponts et des installations. La partie du projet C-3 que vous venez de citer relève selon nous d'une catégorie générale qui englobe tout.

Le sénateur Eyton : Elle parle de ponts et tunnels « connexes ».

M. Francis : Elle englobe « les approches et installations connexes ».

Le sénateur Eyton : Elle précise « connexes ». Dans les lois précédentes, on disait simplement « ou tout autre lieu public ».

M. Estrin : Sénateur, je pense que la raison pour laquelle cela ne soulevait aucun problème à l'époque, c'était parce qu'il s'agissait d'un pont ou d'un tunnel précis, contrairement aux lois permettant la construction de n'importe quoi n'importe où au Canada, à l'instar de la présente loi, sans vraiment aucune consultation.

Senator Eyton: I hear you. I do not necessarily agree, but I hear you. Then I will go on to your own suggestion for the definition of bridges and tunnels under your submission.

You try to be more particular. You say “directly related” — which I guess is more focused and precise — “to the bridge or tunnel.” You then go on to say, “and in the immediate vicinity thereof” — again narrowing it down a little bit — “but excludes local or provincial roads.”

By any stretch of the imagination, it seems to me that guts the entire definition of bridges and tunnels. In fact, it allows therefore the municipalities or the provinces to assert that their roads have to be excluded from the act.

It seems to me, it makes the definition of an international bridge or tunnel meaningless with that last tag, not necessarily with “directly related” or not even “in the immediate vicinity.” Those seem to be sensible suggestions, but it seems to me that the last tag guts it.

Mr. Francis: We provide that to illustrate what we are asking for. There needs to be some limitation placed on those words. There needs to be a limitation placed on the word “approaches.” Our submission is that the interpretive provision that references “approaches” cannot be interpreted as “any roadway.” We are saying that there needs to be some restrictions put in place.

I agree with you concerning jurisdiction. The federal government has jurisdiction over general works for the advantage of Canada — the bridge, the plaza, the facility, and the immediate area — but the issue for us is defining what “approach roads” means. Clearly, a 20-kilometre road removed from the facility does not fall within the federal jurisdiction.

Senator Eyton: What you have submitted is overreaching by a good deal.

Mr. Francis: We provided as an example to illustrate the point that some restrictions need to be put on that operative provision.

Senator Eyton: I go on to your next submission, which was the addition of section 8(4). Again, I would make the same comment. There may be some legitimate concern about the consulting requirement built into Bill C-3. That is fair enough, but enacting anything like your suggestion would in fact gut the entire bill. Again, it is overreaching. Would you make the same response?

Mr. Francis: We are trying to provide language that would be consistent with the previous acts that have established the crossings in the area. This bill will take the authority from the legislator and will put the authority in one minister — we understand those challenges. We are trying to put the protections in place that were protections that we otherwise could have been afforded through legislation through special acts.

Le sénateur Eyton : Je vous comprends. Je ne suis pas nécessairement d'accord avec vous, mais je vous comprends. Je vais donc passer à la définition des ponts et tunnels que vous recommandez dans votre soumission.

Vous essayez d'être plus précis. Vous dites « directement reliés » — ce qui, je pense, est plus précis — « au pont ou tunnel ». Ensuite vous ajoutez « et qui sont dans le voisinage immédiat de cette installation » — ce qui précise encore davantage votre pensée — « tout en excluant les routes locales ou provinciales ».

Quel que soit l'effort d'imagination qu'on fasse, il me semble que cela vide de sa substance toute la définition des ponts et tunnels. En fait, cela permet donc aux municipalités ou aux provinces de prétendre que leurs routes ne relèvent pas des dispositions de la loi.

Il me semble que cette dernière précision dénuée de son sens la définition d'un pont ou d'un tunnel international et pas nécessairement l'expression « directement reliés » ou même « dans le voisinage immédiat ». Ces deux expressions me semblent des recommandations raisonnables, mais la dernière précision vide la définition de sa substance.

M. Francis : Nous émettons cette recommandation pour illustrer notre demande. Il faut restreindre le sens de ces mots. Il faut restreindre le sens du mot « approches ». Notre soumission est que la disposition interprétative faisant allusion aux « approches » ne peut être interprétée comme « n'importe quelle route ». Nous disons qu'il faut placer certaines limites.

Je suis d'accord avec vous en ce qui concerne les compétences. Le gouvernement fédéral est responsable des ouvrages généraux au bénéfice du Canada — le pont, l'esplanade, l'installation et le voisinage immédiat — mais la question qui nous intéresse est la signification de l'expression « routes d'accès ». Il est clair qu'une route de 20 kilomètres éloignée de l'installation ne relève pas des compétences fédérales.

Le sénateur Eyton : Vous exagérez beaucoup.

M. Francis : Elle sert d'exemple pour illustrer le fait qu'il faut imposer certaines restrictions à cette disposition.

Le sénateur Eyton : Je passe à votre soumission suivante qui était l'ajout du paragraphe 8(4). Une fois de plus, je ferais les mêmes remarques. L'exigence de consultation inscrite dans le projet de loi C-3 peut causer des craintes légitimes. C'est une revendication raisonnable, mais promulguer quelque chose qui ressemble à votre suggestion reviendrait en fait à vider de sa substance tout le projet de loi. Une fois de plus, il s'agit d'une demande exagérée. Donneriez-vous la même réponse?

M. Francis : Nous essayons d'utiliser un langage qui s'harmoniserait avec celui des lois précédentes régissant les passages de la région. Ce projet de loi retirera les pouvoirs des mains du législateur pour les remettre dans celles d'un ministre... Nous connaissons ces problèmes. Nous essayons de mettre en place des moyens de protection qu'on aurait pu nous donner par des lois spéciales.

I do not know if Mr. Estrin has anything to add.

Senator Eyton: I do not want to go through it in detail, but there is the notion that the federal government in that circumstance would be subject to arbitration or to many other tests that you have included here.

Mr. Francis: You earlier referenced the 1921 act, and there was a mechanism whereby, if the municipality and the federal government could not agree, there would be some third party that would provide an opinion. That same body is no longer in existence.

Senator Eyton: That third party was a federal body.

Mr. Francis: At least, it is a body. We are trying to suggest that some mechanism be put in place. Thus, if there is a dispute, there is a mechanism that will allow for a resolution of that dispute by someone independent, whether it is federal or not. There would be a body that would actually hear the dispute and then provide a decision. If that body were still around, we would have suggested that that earlier body be the dispute resolution mechanism, but our language is just to provide some dispute resolution mechanism.

Senator Eyton: I can see where we could make some smaller amendments to Bill C-3 and make more precise the definition of international bridge or tunnel, so that it answers at least part of your concern. I can see where we might want to change the consulting provisions that are there now — mostly in section 7(1.1) — to make them a little more mandatory and more direct. Now, it is a subtle, nuanced kind of process.

With respect to both your submissions, they reach way too far, and, in my view, are not workable.

Mr. Francis: I appreciate that, senator. That is the purpose of our visit here this afternoon. Any assistance that we could gain by making those amendments to deal with those issues, whatever that specific wording may be, as long as the principles or the concerns that we have raised have been dealt with, would be greatly appreciated.

The Chairman: Mr. Mayor, we were pleased to accommodate you and hear from you today. Unfortunately, you could not do it in the House of Commons, but we are quite pleased to have had your presence here. Feel free to send us any other information you feel necessary to our work. We will be studying this bill very closely and seriously. We thank you again for your presence, and Mr. Estrin, to our committee.

The committee adjourned.

Je ne sais pas si M. Estrin a quelque chose à ajouter.

Le sénateur Eyton : Je ne veux pas entrer dans les détails, mais on retrouve la notion que le gouvernement fédéral dans ce cas devrait être soumis à un arbitrage ou à de nombreux autres tests que vous avez inclus ici.

M. Francis : Vous avez fait allusion antérieurement à la loi de 1921. Et celle-ci prévoyait un mécanisme qui, en cas de désaccord entre la municipalité et le gouvernement, demandait à une tierce partie de fournir une opinion. Le même organisme n'existe plus.

Le sénateur Eyton : Cette tierce partie était un organisme fédéral.

M. Francis : Au moins, il s'agissait d'un organisme. Nous suggérons la mise en place d'un mécanisme. Ainsi, en cas de différend, il existera un mécanisme qui permettra à quelqu'un d'indépendant, qui relève du gouvernement fédéral ou pas, de résoudre ce différend. Il y aurait un organisme qui serait saisi du différend, puis rendrait une décision. Si cet organisme existait encore, nous aurions suggéré qu'il serve de mécanisme de résolution des différends. Notre propos vise simplement l'instauration d'un certain mécanisme de résolution des différends.

Le sénateur Eyton : Je repère les parties du projet de loi C-3 où nous pourrions apporter quelques amendements moins importants et rendre plus précise la définition d'un pont ou d'un tunnel international de façon à apaiser au moins en partie vos craintes. Je vois l'endroit où nous pourrions modifier les dispositions portant sur la consultation qui existent à l'heure actuelle... principalement le paragraphe 7(1.1), pour les rendre plus exécutoires et plus directes. Évidemment, il s'agit d'une démarche subtile et nuancée.

En ce qui a trait à vos deux submissions, elles vont beaucoup trop loin selon moi et ne sont pas pratiques.

M. Francis : J'apprécie vos propos, sénateur. C'était l'objet de notre visite cet après-midi. Toute aide permettant d'obtenir des amendements concernant ces questions sera extrêmement bienvenue, quelle que soit la formulation précise, sous réserve que l'on tienne compte des principes ou des préoccupations dont nous avons fait part.

La présidente : Monsieur le maire, nous avons été très heureux de vous accueillir aujourd'hui. Il est dommage que vous n'ayiez pas pu vous faire entendre à la Chambre des communes, mais nous sommes très heureux que vous vous soyez ici. N'hésitez pas à nous envoyer tout autre renseignement que vous jugez nécessaire à notre travail. Nous étudierons ce projet de loi avec beaucoup de sérieux et d'attention. Nous vous remercions une fois de plus, ainsi que M. Estrin pour votre témoignage devant notre comité.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

Wednesday, November 8, 2006:

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P., Minister of
Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES

Wednesday, November 8, 2006:

Transport Canada:

Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure
Programs;

Brian E. Hicks, Director, Bridge Policy and Programs;

Alain Langlois, Counsel, Legal Services.

Tuesday, November 21, 2006:

Bridge and Tunnel Operators Association:

Thomas E. Garlock, President;

Ron Rienas, General Manager, Buffalo and Fort Erie Public Bridge
Authority.

Wednesday, November 22, 2006:

City of Windsor:

His Worship Eddie Francis, Mayor;

David Estrin, Legal Counsel.

COMPARAÎT

Le mercredi 8 novembre 2006 :

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député, ministre des
Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS

Le mercredi 8 novembre 2006 :

Transports Canada :

Evelyn Marcoux, directrice générale, Programmes d'
infrastructures terrestres;

Brian E. Hicks, directeur, Politiques et programmes des ponts;

Alain Langlois, avocat, Services juridiques.

Le mardi 21 novembre 2006 :

Association des administrateurs des ponts et des tunnels :

Thomas E. Garlock, président;

Ron Rienas, directeur général, Buffalo and Fort Erie Public Bridge
Authority.

Le mercredi 22 novembre 2006 :

Ville de Windsor :

Son Honneur M. Eddie Francis, maire;

David Estrin, conseiller juridique.





First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:

The Honourable LISE BACON

Tuesday, November 28, 2006
Tuesday, December 5, 2006
Wednesday, December 6, 2006
Tuesday, December 12, 2006

Issue No. 6

Fourth, fifth, sixth and seventh meetings on:

Bill C-3, An Act respecting international bridges and tunnels
and making a consequential amendment to another Act

INCLUDING:

THE SIXTH REPORT OF THE COMMITTEE

(Bill C-3, An Act respecting international bridges and tunnels
and making a consequential amendment to another Act)

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :

L'honorable LISE BACON

Le mardi 28 novembre 2006
Le mardi 5 décembre 2006
Le mercredi 6 décembre 2006
Le mardi 12 décembre 2006

Fascicule n° 6

Quatrième, cinquième, sixième et septième réunions concernant :

Le projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels
internationaux et modifiant une loi en conséquence

Y COMPRIS :

LE SIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ

(Projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels
internationaux et modifiant une loi en conséquence)

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Champagne, P.C.	(or Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hays	Munson
(or Fraser)	Phalen
Johnson	Zimmer

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Chaput substituted for that of the Honourable Senator Munson (*December 5, 2006*).

The name of the Honourable Senator Munson substituted for that of the Honourable Senator Chaput (*December 6, 2006*).

The name of the Honourable Senator Nolin substituted for that of the Honourable Senator Eyton (*December 12, 2006*).

The name of the Honourable Senator Stratton substituted for that of the Honourable Senator Nolin (*December 12, 2006*).

The name of the Honourable Senator Eyton substituted for that of the Honourable Senator Stratton (*December 13, 2006*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Champagne, C.P.	(ou Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hays	Munson
(ou Fraser)	Phalen
Johnson	Zimmer

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Chaput est substitué à celui de l'honorable sénateur Munson (*le 5 décembre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Munson est substitué à celui de l'honorable sénateur Chaput (*le 6 décembre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Nolin est substitué à celui de l'honorable sénateur Eyton (*le 12 décembre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Stratton est substitué à celui de l'honorable sénateur Nolin (*le 12 décembre 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Eyton est substitué à celui de l'honorable sénateur Stratton (*le 13 décembre 2006*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, November 28, 2006
(18)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:30 a.m., in room 257, East Block, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Champagne, P.C., Dawson, Eyton, Mercer, Merchant, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (11).

Other senators present: The Honourable Senators Joyal, P.C. and Milne (2).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, October 24, 2006, the committee continued its consideration of Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act. (For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 5).

WITNESSES:

Canadian Transit Company:

Dan Stamper, President;

Skip McMahon, Executive Director of External Affairs.

Centra Inc.:

Matthew Moroun, Vice-Chairman.

Mr. Stamper and Mr. Moroun each made opening statements and, together with Mr. McMahon, answered questions.

At 11:05 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, December 5, 2006
(19)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:35 a.m., in room 257, East Block, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Champagne, P.C., Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (11).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 28 novembre 2006
(18)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Champagne, C.P., Dawson, Eyton, Mercer, Merchant, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (11).

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs Joyal, C.P., et Milne (2).

Également présente : De la Bibliothèque du Parlement : Allison Padova, analyste.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 24 octobre 2006, le comité poursuit son examen du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 5 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Canadian Transit Company :

Dan Stamper, président;

Skip McMahon, directeur général des affaires extérieures.

Centra Inc. :

Matthew Moroun, vice-président.

M. Stamper et M. Moroun font chacun un exposé et répondent ensuite aux questions avec M. McMahon.

À 11 h 5, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 5 décembre 2006
(19)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 35, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Champagne, C.P., Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (11).

Également présents : Allison Padova et Terrence Thomas, analystes, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, October 24, 2006, the committee continued its consideration of Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act. *(For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 5.)*

WITNESS:

Teamsters Canada:

Phil Benson, Lobbyist.

Mr. Benson made an opening statement and answered questions.

At 10:30 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, December 6, 2006
(20)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Johnson, Phalen and Tkachuk (6).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, October 24, 2006, the committee continued its consideration of Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another Act. *(For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 5.)*

WITNESSES:

Transport Canada:

Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure Programs;

Brian E. Hicks, Director, Bridge Policy and Programs;

Alain Langlois, Counsel, Legal Services;

Kaarina Stiff, Environmental Assessment Project Manager, Surface Infrastructure Programs.

Ms. Marcoux made an opening statement and, together with the other witnesses, answered questions.

At 7:55 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 24 octobre 2006, le comité poursuit son examen du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et les tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence. *(Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 5 des délibérations du comité.)*

TÉMOIN :

Syndicat des Teamsters Canada :

Phil Benson, lobbyiste.

M. Benson fait une déclaration liminaire puis répond aux questions.

À 10 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 6 décembre 2006
(20)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Johnson, Phalen et Tkachuk (6).

Également présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 24 octobre 2006, le comité poursuit son examen du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et les tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence. *(Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 5 des délibérations du comité.)*

TÉMOINS :

Transports Canada :

Evelyn Marcoux, directrice générale, Programmes des infrastructures terrestres;

Brian E. Hicks, directeur, Politiques et programmes des ponts;

Alain Langlois, avocat, Services juridiques;

Kaarina Stiff, gestionnaire de projet, évaluation environnementale, Programmes des infrastructures terrestres.

Mme Marcoux fait une déclaration d'ouverture puis, aidée des autres témoins, répond aux questions.

À 19 h 55, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Tuesday, December 12, 2006
(21)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:35 a.m., in room 257, East Block, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Champagne, P.C., Dawson, Johnson, Mercer, Munson, Phalen, Stratton, Tkachuk and Zimmer (11).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova, Analyst; From the Office of the Law Clerk, Michel Patrice, Parliamentary Counsel.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, October 24, 2006, the committee continued its consideration of Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act. (For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 5.)

WITNESS:

Transport Canada:

Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure Programs.

After debate, Ms. Marcoux answered questions.

The Honourable Senator Mercer moved that clause-by-clause consideration of Bill C-3 be postponed.

The question being put on the motion, it was defeated on the following division:

YEAS: The Honourable Senators Dawson, Mercer, Munson and Zimmer (4).

NAYS: The Honourable Senators Adams, Bacon, Champagne, P.C., Johnson, Phalen, Stratton and Tkachuk (7).

It was agreed that the Committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-3.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1 (short title) stand postponed.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 5 carry.

It was agreed that clause 6 carry.

The Chair asked if clause 7 shall carry.

The Honourable Senator Champagne, P.C., moved that Bill C-3 be amended in clause 7, on page 3, by replacing lines 9 to 11 with the following:

OTTAWA, le mardi 12 décembre 2006
(21)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 35, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Champagne, C.P., Dawson, Johnson, Mercer, Munson, Phalen, Stratton, Tkachuk et Zimmer (11).

Aussi présents : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement; Michel Patrice, conseiller parlementaire, Bureau du secrétaire légiste.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 24 octobre 2006, le comité poursuit son examen du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 5 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

Transports Canada :

Evelyn Marcoux, directrice générale, Programmes des infrastructures terrestres.

Après débat, Mme Marcoux répond aux questions.

L'honorable sénateur Mercer propose que l'étude article par article du projet de loi C-3 soit reportée.

La question, mise aux voix, est rejetée par le vote par appel nominal suivant :

POUR : Les honorables sénateurs Dawson, Mercer, Munson et Zimmer (4).

CONTRE : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Champagne, C.P., Johnson, Phalen, Stratton et Tkachuk (7).

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-3.

Il est convenu de reporter le titre.

Il est convenu que l'article 1 (titre abrégé) soit reporté.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter l'article 4.

Il est convenu d'adopter l'article 5.

Il est convenu d'adopter l'article 6.

La présidente demande s'il convient d'adopter l'article 7.

L'honorable sénateur Champagne, C.P., propose que le projet de loi C-3, à l'article 7, page 3, soit modifié par substitution, aux lignes 4 à 10, de ce qui suit :

“of government that have jurisdiction over the place of the proposed construction or alteration and with person who, in the ”.

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

It was agreed that clause 7 as amended carry.

It was agreed that clause 8 carry.

It was agreed that clause 9 carry.

It was agreed that clause 10 carry.

It was agreed that clause 11 carry.

It was agreed that clause 12 carry.

It was agreed that clause 13 carry.

It was agreed that clause 14 carry.

The Chair asked if clause 15 shall carry.

The Honourable Senator Champagne, P.C., moved that Bill C-3 be amended in clause 15, on page 7, by replacing, in the French version, lines 35 and 36 with the following:

“gouvernement provincial et la municipalité ayant compétence à l’égard de tout.”.

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

It was agreed that clause 15 as amended carry.

It was agreed that clause 15.1 carry.

It was agreed that clause 16 carry.

It was agreed that clause 17 carry.

It was agreed that clause 18 carry.

It was agreed that clause 19 carry.

It was agreed that clause 20 carry.

It was agreed that clause 21 carry.

It was agreed that clause 22 carry.

It was agreed that clause 23 carry.

The Chair asked if clause 24 shall carry.

The Honourable Senator Champagne, P.C., moved that Bill C-3 be amended in clause 24, on page 11, by replacing line 15 with the following:

“of government that have jurisdiction over the place ”.

« (1.1) Le ministre peut, s’il est d’avis que, eu égard aux circonstances, il est nécessaire de le faire, consulter le gouvernement provincial et l’administration municipale ayant compétence à l’égard du lieu où se trouve le pont ou tunnel international à modifier ou de celui où il sera construit ainsi que toute personne qu’il estime directement intéressée en l’occurrence. ».

Après débat, la motion d’amendement, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu que l’article 7 modifié soit adopté.

Il est convenu d’adopter l’article 8.

Il est convenu d’adopter l’article 9.

Il est convenu d’adopter l’article 10.

Il est convenu d’adopter l’article 11.

Il est convenu d’adopter l’article 12.

Il est convenu d’adopter l’article 13.

Il est convenu d’adopter l’article 14.

La présidente demande s’il convient d’adopter l’article 15.

L’honorable sénateur Champagne, C.P., propose que le projet de loi C-3 soit modifié, à l’article 15, page 7, par substitution, dans la version française, aux lignes 35 et 36, de ce qui suit :

« gouvernement provincial et la municipalité ayant compétence à l’égard de tout. ».

Après débat, la motion d’amendement mise aux voix est adoptée.

Il est convenu d’adopter l’article 15 modifié.

Il est convenu d’adopter l’article 15.1.

Il est convenu d’adopter l’article 16.

Il est convenu d’adopter l’article 17.

Il est convenu d’adopter l’article 18.

Il est convenu d’adopter l’article 19.

Il est convenu d’adopter l’article 20.

Il est convenu d’adopter l’article 21.

Il est convenu d’adopter l’article 22.

Il est convenu d’adopter l’article 23.

La présidente demande s’il convient d’adopter l’article 24.

L’honorable sénateur Champagne, C.P., propose que le projet de loi C-3 soit modifié, à l’article 24, page 11, par substitution, aux lignes 11 à 17, de ce qui suit :

« (1.1) Le ministre peut, s’il est d’avis que, eu égard aux circonstances, il est nécessaire de le faire, consulter le gouvernement provincial et l’administration municipale ayant compétence à l’égard du lieu où se trouve le pont ou tunnel international faisant l’objet de la demande ainsi que toute personne qu’il estime directement intéressée en l’occurrence. ».

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

It was agreed that clause 24 as amended carry.

It was agreed that clause 25 carry.

It was agreed that clause 26 carry.

It was agreed that clause 27 carry.

It was agreed that clause 28 carry.

It was agreed that clause 29 carry.

It was agreed that clause 30 carry.

It was agreed that clause 31 carry.

It was agreed that clause 32 carry.

It was agreed that clause 33 carry.

It was agreed that clause 34 carry.

It was agreed that clause 35 carry.

It was agreed that clause 36 carry.

It was agreed that clause 37 carry.

It was agreed that clause 38 carry.

It was agreed that clause 39 carry.

It was agreed that clause 40 carry.

It was agreed that clause 41 carry.

It was agreed that clause 42 carry.

It was agreed that clause 43 carry.

It was agreed that clause 44 carry.

It was agreed that clause 45 carry.

It was agreed that clause 46 carry.

It was agreed that clause 47 carry.

It was agreed that clause 48 carry.

It was agreed that clause 49 carry.

It was agreed that clause 50 carry.

It was agreed that clause 51 carry.

It was agreed that clause 52 carry.

It was agreed that clause 53 carry.

It was agreed that clause 54 carry.

It was agreed that clause 55 carry.

The Chair asked whether clause 56 shall carry.

After debate, it was agreed that consideration of clause 56 stand postponed.

The Chair asked whether clause 57 shall carry.

The Honourable Senator Mercer moved that Bill C-3 be amended in clause 57, on page 24, by replacing line 18 with the following:

“This Act does not apply ”.

Après débat, la motion d'amendement mise aux voix est adoptée.

Il est convenu d'adopter l'article 24 modifié.

Il est convenu d'adopter l'article 25.

Il est convenu d'adopter l'article 26.

Il est convenu d'adopter l'article 27.

Il est convenu d'adopter l'article 28.

Il est convenu d'adopter l'article 29.

Il est convenu d'adopter l'article 30.

Il est convenu d'adopter l'article 31.

Il est convenu d'adopter l'article 32.

Il est convenu d'adopter l'article 33.

Il est convenu d'adopter l'article 34.

Il est convenu d'adopter l'article 35.

Il est convenu d'adopter l'article 36.

Il est convenu d'adopter l'article 37.

Il est convenu d'adopter l'article 38.

Il est convenu d'adopter l'article 39.

Il est convenu d'adopter l'article 40.

Il est convenu d'adopter l'article 41.

Il est convenu d'adopter l'article 42.

Il est convenu d'adopter l'article 43.

Il est convenu d'adopter l'article 44.

Il est convenu d'adopter l'article 45.

Il est convenu d'adopter l'article 46.

Il est convenu d'adopter l'article 47.

Il est convenu d'adopter l'article 48.

Il est convenu d'adopter l'article 49.

Il est convenu d'adopter l'article 50.

Il est convenu d'adopter l'article 51.

Il est convenu d'adopter l'article 52.

Il est convenu d'adopter l'article 53.

Il est convenu d'adopter l'article 54.

Il est convenu d'adopter l'article 55.

La présidente demande s'il convient d'adopter l'article 56.

Après débat, il est convenu de reporter l'examen de l'article 56.

La présidente demande s'il convient d'adopter l'article 57.

L'honorable sénateur Mercer propose que le projet de loi C-3 soit modifié, à l'article 57, page 24, par substitution, aux lignes 17 et 18, de ce qui suit :

« que la présente loi ne s'applique pas ».

After debate, the question being put on the motion, it was defeated on the following division:

YEAS: The Honourable Senators Dawson, Mercer, Munson, Phalen and Zimmer (5).

NAYS: The Honourable Senators Adams, Bacon, Champagne, P.C., Johnson, Stratton and Tkachuk (6).

It was agreed that clause 57 carry.

It was agreed that clause 58 carry.

It was agreed that clause 59 carry.

It was agreed that clause 60 carry.

It was agreed that the schedule carry.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that the title carry.

The committee resumed consideration of clause 56.

Mr. Patrice answered questions.

After debate, it was agreed that clause 56 carry.

It was agreed that the bill be adopted as amended.

The Honourable Senator Tkachuk moved that the draft observations be appended to the report.

The question being put on the motion, it was adopted.

It was agreed that the Chair report the bill as amended and with observations to the Senate.

At 10:45 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Après débat, la question, mise aux voix, est rejetée par le vote par appel nominal suivant :

POUR : Les honorables sénateurs Dawson, Mercer, Munson, Phalen et Zimmer (5).

CONTRE : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Champagne, C.P., Johnson, Stratton et Tkachuk (6).

Il est convenu d'adopter l'article 57.

Il est convenu d'adopter l'article 58.

Il est convenu d'adopter l'article 59.

Il est convenu d'adopter l'article 60.

Il est convenu d'adopter l'annexe.

Il est convenu d'adopter l'article 1.

Il est convenu d'adopter le titre.

Le comité reprend son examen de l'article 56.

M. Patrice répond aux questions.

Après débat, il est convenu d'adopter l'article 56.

Il est convenu d'adopter le projet de loi modifié.

L'honorable sénateur Tkachuk propose que l'ébauche contenant les observations soit jointe au rapport.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu que la présidente fasse rapport au Sénat du projet de loi modifié ainsi que des observations.

À 10 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, December 12, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SIXTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-3, An Act respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another Act, has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, October 24, 2006, examined the said Bill and now reports the same with the following amendments:

1. *Clause 7, page 3*: Replace lines 9 to 11 with the following:

“of government that have jurisdiction over the place of the proposed construction or alteration and with any person who, in the”.

2. *Clause 15, page 7*: Replace, in the French version, lines 35 and 36 with the following:

“gouvernement provincial et la municipalité ayant compétence à l’égard de tout”.

3. *Clause 24, page 11*: Replace line 15 with the following:

“of government that have jurisdiction over the place”.

Your Committee has also made certain observations, which are appended to this report.

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 12 décembre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été renvoyé le projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 24 octobre 2006, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport avec les amendements suivants :

1. *Article 7, page 3* : Remplacer les lignes 4 à 10 par ce qui suit :

« (1.1) Le ministre peut, s'il est d'avis que, eu égard aux circonstances, il est nécessaire de le faire, consulter le gouvernement provincial et l'administration municipale ayant compétence à l'égard du lieu où se trouve le pont ou tunnel international à modifier ou de celui où il sera construit ainsi que toute personne qu'il estime directement intéressée en l'occurrence. ».

2. *Article 15, page 7* : Remplacer, dans la version française, les lignes 35 et 36 par ce qui suit :

« gouvernement provincial et la municipalité ayant compétence à l'égard de tout. ».

3. *Article 24, page 11* : Remplacer les lignes 11 à 17 par ce qui suit :

« (1.1) Le ministre peut, s'il est d'avis que, eu égard aux circonstances, il est nécessaire de le faire, consulter le gouvernement provincial et l'administration municipale ayant compétence à l'égard du lieu où se trouve le pont ou tunnel international faisant l'objet de la demande ainsi que toute personne qu'il estime directement intéressée en l'occurrence. ».

Votre Comité a aussi fait certaines observations qui sont annexées au présent rapport.

Respectueusement soumis,

OBSERVATIONS
to the Sixth Report of the
Standing Senate Committee on
Transport and Communications

Recognizing that international bridges and tunnels are of national interest, members of your Standing Senate Committee on Transport and Communications support the intent of Bill C-3, *the International Bridges and Tunnels Act*, which is to reinforce the federal government's constitutional jurisdiction and to ensure the smooth flow of people and goods over and through them. Furthermore, your Committee agrees that it is necessary to apply consistent rules and policies to these international crossings, large or small, regardless of who owns or operates them; especially those to ensure the safety and security of the structures. However, despite its decision to support the bill, your Committee would like to address some of the particularly resonant concerns of stakeholders regarding certain provisions of the bill and to state that it hopes that this bill will not impede international crossing projects for which agreements have already been concluded.

Your Committee heard that the provision in this bill that would allow the Minister of Transport to make regulations respecting the types of vehicles that may use an international bridge or tunnel may negatively affect the financial position of existing crossings. In response to questions about this concern, federal officials unequivocally stated that the Minister of Transport would divert traffic only to avoid congestion. To quote one official, "redirecting traffic would only be used where there is a need to allow free movement of goods and people." Your Committee supports the Minister of Transport's use of this provision to alleviate traffic problems if and when required, but not to interfere otherwise.

Your Committee also heard that the confidentiality of proprietary information that the Minister of Transport may request from international bridge and tunnel owners and operators may not be adequately protected under this bill. During their second appearance before your Committee, however, federal officials assured Senators that the existing federal legislative framework is adequate for protecting the confidentiality of bridge and tunnel owners' information. To quote one official, "*the Privacy Act* contains provisions that very effectively protect the confidential information provided to the government." The official also noted that the purpose of section 51 of the *Canada Transportation Act*, which stakeholders gave as an example of the type of explicit protection sought, is actually to permit the Minister of Transport to *divulge* proprietary information, not to protect it. Furthermore, when departmental legal advisors contemplated the particular stakeholder needs under this bill and whether additional protection was needed, they concluded that existing provisions in other Acts were adequate. However, your Committee still questions why the reinforced protection used in the *Canada Transportation Act* was not included in this bill.

On the question of the federal government's potential involvement in future international crossing projects, your Committee heard suggestions that the provisions in the bill that

OBSERVATIONS
annexées au sixième rapport du
Comité sénatorial permanent des
transports et des communications

Reconnaissant que les ponts et les tunnels transfrontaliers sont d'intérêt national, les membres du Comité sénatorial permanent des transports et des communications appuient l'intention du projet de loi Bill C-3, *Loi concernant les ponts et tunnels internationaux*, soit renforcer la responsabilité fédérale et faciliter la circulation des personnes et des biens sur ces ponts et dans ces tunnels. Le Comité convient de la nécessité de règles et politiques uniformes à tous ces passages frontaliers, peu importe leur taille, leur propriétaire ou leur exploitant, en particulier en ce qui concerne la sûreté et la sécurité des ouvrages. Cependant, malgré son appui au projet de loi, le Comité aimerait aborder quelques-unes des préoccupations particulièrement retentissantes que causent aux parties prenantes certaines dispositions du projet de loi et déclarer qu'il espère que le projet de loi n'entravera pas les ouvrages de franchissement de la frontière internationale ayant déjà fait l'objet d'un accord.

On nous a dit que les dispositions du projet de loi qui permettent au ministre des Transports de régir les types de véhicules pouvant emprunter le pont ou le tunnel pourraient nuire à la santé financière des ouvrages actuels. Questionnés sur ce sujet, les fonctionnaires ont répondu sans équivoque que le Ministre ne détournerait la circulation que pour éviter la congestion. Comme le dit l'un d'eux, « on ne redirigerait la circulation que si cela est nécessaire à la libre circulation des biens et des personnes ». Le Comité encourage le ministre des Transports à n'utiliser cette disposition que pour corriger les problèmes de circulation qui surviennent et non pour s'ingérer autrement.

On nous a dit également que la confidentialité de l'information commerciale que le ministre des Transports peut réclamer du propriétaire ou de l'exploitant d'un ouvrage n'est peut-être pas suffisamment protégée par le projet de loi. Réapparaissant devant le Comité, les fonctionnaires nous ont cependant donné l'assurance que la législation fédérale actuelle suffit à protéger la confidentialité de l'information du propriétaire et de l'exploitant. Comme le dit un fonctionnaire, « dans la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, nous retrouvons des dispositions qui protègent de façon très efficace les renseignements personnels qui sont déposés au gouvernement ». Ce témoin note également que l'article 51 de la *Loi sur les transports au Canada*, donné par les intervenants en exemple de la protection explicite recherchée, a en fait pour objet de permettre au Ministre de *divulguer* l'information confidentielle, non de la protéger. En outre, quand les avocats du Ministère ont examiné les besoins particuliers des intervenants dans le projet de loi et la pertinence d'autres mesures de protection, ils ont conclu que les protections des autres lois suffisaient. Cependant, le Comité se demande encore pourquoi la protection renforcée de la *Loi sur les transports au Canada* n'a pas été reprise dans ce projet de loi.

Quant à la participation éventuelle du fédéral dans de futurs ouvrages transfrontaliers, le Comité s'est fait dire que les dispositions du projet de loi qui permettent au ministre des

allow the Minister of Transport to recommend to the Governor in Council whether or not to approve a project would lead to a substantial conflict of interest for the Minister. On this point, officials noted that Transport Canada currently does not own or operate a single international bridge or tunnel. The existing federal structures belong to Crown corporations, which are autonomous even if the Minister of Transport is responsible for them. To quote an official, "the Minister has absolutely no authority over the day-to-day activities of these organizations, including those dealing with safety and security." Therefore, given the autonomous ownership and operational arrangements established for existing federal structures, your Committee is confident that the Minister of Transport will not be in a position of conflict of interest in the future. However, the Minister of Transport should be particularly sensitive to any situation where the federal government is in a situation where there is an appearance of conflict, especially when the interests of a private enterprise are at stake.

Finally, your Committee very seriously considered a stakeholder's allegation that municipalities would not be guaranteed to be heard regarding international crossing projects affecting their community. When questioned on this point, officials explained to your Committee that municipal consultation is obligatory during the environmental assessment process, which would certainly be triggered by a proposal to build a new international crossing, under the *Canadian Environmental Assessment Act*. Therefore, to impose an additional obligation on the Minister of Transport to consult municipalities in this bill would frustrate the bill's intent to streamline processes. While a comprehensive framework for municipal consultation exists in other legislation, it should be noted that the bill was also amended in the other place to make reference to municipal consultation. Your Committee agrees that more emphasis was needed on the importance of consulting with municipalities and addressing their concerns, given that bridge and tunnel projects can have a tremendous impact on the urban planning of local communities.

Transports de recommander au gouverneur en conseil d'approuver ou de refuser un projet mettraient le Ministre en situation de conflit d'intérêts. Sur ce point, les fonctionnaires constatent qu'à l'heure actuelle, Transports Canada n'est ni propriétaire, ni exploitant d'un pont ou d'un tunnel transfrontalier. Les ouvrages fédéraux appartiennent à des sociétés d'État autonomes même si elles relèvent du ministre des Transports. Pour citer un fonctionnaire, « le Ministre n'a absolument aucun pouvoir sur les activités quotidiennes de ces organisations, y compris celles qui portent sur la sûreté et la sécurité ». Par conséquent, étant donné l'autonomie et les dispositions d'exploitation en vigueur pour les ouvrages fédéraux actuels, le Comité est convaincu que le Ministre ne se placera pas en conflit d'intérêts dans l'avenir. Cependant, ce dernier doit être particulièrement sensible à toute situation où il y aurait apparence de conflit pour le gouvernement fédéral, en particulier quand les intérêts d'une entreprise privée sont en jeu.

Enfin, le Comité s'est penché sur l'allégation d'un intervenant, qui a dit que les municipalités n'auraient pas la garantie d'être entendues sur les projets d'ouvrages transfrontaliers qui les concernent. Questionnés à ce sujet, les fonctionnaires nous ont expliqué qu'un projet d'ouvrage transfrontalier déclencherait certainement une évaluation en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, et qu'il faudrait alors nécessairement consulter les municipalités. Par conséquent, imposer une obligation supplémentaire au ministre des Transports de consulter les municipalités dans ce projet de loi en compromettrait l'intention de simplification. Un cadre complet de consultation municipale existe dans d'autres lois, mais il faut savoir que le présent projet de loi a été amendé dans l'autre Chambre pour faire référence à la consultation municipale. Le Comité convient de la nécessité d'insister davantage sur la consultation des municipalités et de répondre à leurs craintes, étant donné que les ponts et les tunnels peuvent avoir un impact radical sur leur planification urbaine.

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, November 28, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act, met this day at 9:30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, this morning we will be discussing Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act.

We have as witnesses Mr. Dan Stamper, President of the Canadian Transit Company, Mr. Skip McMahon, Executive Director of External Affairs, and from Centra Inc., Mr. Matthew Moroun, Vice-Chairman.

Welcome to you, gentlemen. I think you are familiar with the work of our committee, so I will give you the floor and I am sure my colleagues will have questions.

Dan Stamper, President, Canadian Transit Company: Thank you for this opportunity to speak today on the proposed Bill C-3. Let me say that we are disappointed with the intent and the spirit of Bill C-3 as it relates to our company. There are 24 bridges, 22 publicly owned, one of which is in the process of being sold, and one private bridge, the Ambassador Bridge.

Our effort today is to clarify and offer meaningful facts and direction for improving and strengthening the relationship between Canada and the Ambassador Bridge.

We believe the governance of the Ambassador Bridge by Canada was resolved after more than a decade of litigation between the parties with an agreement reached in 1992. Having gone above and beyond the terms of our 1992 agreement, we are troubled by Bill C-3 and question its true intent.

Recent comments by the Ministers of Transport and Finance regarding public-private partnerships make clear that Bill C-3, in combination with the work of the Detroit River International Crossing Project, DRIC, is an effort by bureaucrats to ensure that a public-private border crossing is to be constructed and made profitable, at our expense and that of the taxpayers of Canada.

I will show you three graphs. The first graph demonstrates projected and actual volumes at the Blue Water Bridge, one of our main competitors for truck traffic. Please note the projected volumes that form the basis of building a new twinned bridge and new highway infrastructure on both sides of the border at a cost of billions of dollars to taxpayers. The red line on the graph shows the consultants projections and the blue line is the actual traffic

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 28 novembre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 afin d'étudier le projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Honorables sénateurs, ce matin, nous étudierons le projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence.

Les témoins aujourd'hui sont Dan Stamper, président de la Canadian Transit Company, Skip McMahon, directeur général des affaires extérieures et Matthew Moroun, vice-président de Centra Inc.

Bienvenue, messieurs. Comme vous connaissez déjà, je crois, le fonctionnement du comité, je vous donne la parole et mes collègues auront sans doute des questions à vous poser par la suite.

Dan Stamper, président, Canadian Transit Company : Je vous remercie de l'occasion qui m'est donnée aujourd'hui de vous exposer mes vues sur le projet de loi C-3. Je dois vous dire que, dans l'optique de notre entreprise, l'objet et l'esprit du projet de loi C-3 sont décevants. Il y a 24 ponts, soit 22 ponts appartenant à des entités publiques dont l'un est à vendre, et un pont privé, le pont Ambassador.

Nous nous concentrons actuellement sur la direction que nous devons adopter pour améliorer et renforcer la relation entre le Canada et le pont Ambassador.

Nous croyons que la question de la gouvernance par le Canada du pont Ambassador a été résolue par une entente conclue en 1992, après plus d'une décennie de litiges entre les parties. Ayant dépassé les obligations prévues dans l'entente de 1992, nous sommes préoccupés par le projet de loi C-3 et nous nous interrogeons sur son véritable objet.

Il ressort clairement des remarques formulées récemment par les ministres des Transports et des Finances au sujet des partenariats publics-privés que le projet de loi C-3, de concert avec les travaux dans le cadre du projet de passage international de la rivière Detroit (Detroit River International Crossing Project — projet DRIC), est un effort déployé par des bureaucrates en vue de la construction et de l'exploitation rentable d'un poste frontalier, aux dépens de notre entreprise et des contribuables du Canada.

Je vais vous montrer trois graphiques. Le premier indique le trafic réel et prévu au pont Blue Water, l'un de nos principaux concurrents sur le plan du transport par camion. Je vous prie de noter les prévisions de trafic sur lesquelles repose la construction d'un deuxième pont et d'une infrastructure routière des deux côtés de la frontière, projet qui coûtera des milliards de dollars aux contribuables. La ligne rouge représente les prévisions des

since the bridge was built; there is a significant discrepancy between the two lines. Note the growing gap between actual and projected volumes; actual volumes have remained relatively stable despite the opening of a casino in Sarnia. A private investor would be infuriated by this disparity between projected and actual traffic.

The second graph shows the actual traffic volumes at the Windsor border crossings since 1999. I am disappointed that the Mayor of Windsor would not answer your questions about the tunnel's decrease in traffic of over 40 per cent.

Finally, I want to show you what the DRIC consultants' project as volumes at the Ambassador Bridge compared with our projections. I should tell you that the DRIC consultants have reduced their overly optimistic numbers downward several times. Note especially the huge gap developing over time between the DRIC projections and ours. Where is the justification for spending billions of dollars for another crossing?

Our company is not engaged in some academic exercise in number-crunching at our crossing. We have a responsibility and obligation to ensure that our crossing works to meet the needs of our customers and the region we serve. We are the company that built the business to become the number 1 border crossing in North America. We understand the border better than anyone.

The key elements of Bill C-3 are designed to give the bureaucrats the opportunity to take business away from our border crossing and send it to a government-sponsored new bridge. In our opinion, the creation of a marshalling yard and a new bridge with Bill C-3 will severely affect the financial condition or bankrupt the existing crossings in southwest Ontario. Accordingly, it should not come as a surprise to anyone when we say that we will protect our business.

Let me talk about the DRIC process for a minute. The facts are as follows: We settled outstanding litigation with Canada and invested tens of millions of dollars in improving government facilities in 1992. The Canadian Transit Company publicly began its effort to enhance its facilities in 1993 and has continued to acquire the necessary property and engage consultants and engineers to prepare all necessary documents and approvals to allow the construction of additional lanes over the water.

The ideal for DRIC was hatched in 2001 and has been rushed in an effort to catch up with and replace the Ambassador Bridge's commitment for additional lanes. The same bureaucrats in charge of the DRIC process are the people responsible for approvals of the Ambassador Bridge project. This creates a group of bureaucrats as a competitor of the Ambassador Bridge, at the government-owned Sarnia-Port Huron Bridge, and creates a direct conflict since they are judge, jury and executioner when it

experts-conseils et la bleue, l'évolution réelle du trafic depuis la construction du pont; les deux courbes diffèrent sensiblement l'une de l'autre. Vous pouvez constater l'écart grandissant entre le trafic réel et le trafic prévu : le premier est demeuré relativement stable en dépit de l'ouverture d'un casino à Sarnia. Un investisseur privé serait très mécontent d'un tel écart entre le trafic réel et le trafic prévu.

Le deuxième graphique indique l'évolution du trafic réel aux postes frontaliers de Windsor depuis 1999. Je suis déçu que le maire de Windsor n'ait pas répondu à vos questions sur la baisse de plus de 40 p. 100 du trafic dans le tunnel.

Enfin, voici les prévisions des experts-conseils chargés du projet DRIC en ce qui concerne le trafic au pont Ambassador que vous pouvez comparer à nos prévisions. Je dois vous dire que les experts-conseils chargés du projet DRIC ont abaissé plusieurs fois leurs prévisions trop optimistes. Je vous signale l'écart considérable qui se creuse entre les prévisions des experts-conseils et les nôtres. Comment justifier l'investissement de milliards de dollars pour construire un autre passage?

Notre entreprise ne se livre pas à une comptabilisation théorique du trafic à notre poste frontalier. Nous avons la responsabilité et le devoir de veiller à ce que notre poste frontalier fonctionne de manière à répondre aux besoins de nos clients et de la région que nous desservons. Nous sommes l'entreprise qui s'est efforcée de devenir le meilleur poste frontalier de l'Amérique du Nord. Nous comprenons les mouvements frontaliers mieux que quiconque.

Les principaux éléments du projet de loi C-3 sont conçus de manière à fournir aux bureaucrates l'occasion de détourner du trafic de notre poste frontalier vers un pont neuf financé par le gouvernement. À notre avis, l'aménagement d'un lieu de triage et la construction d'un pont en vertu du projet de loi C-3 influenceront fortement sur la situation financière des postes frontaliers du sud-ouest de l'Ontario ou les mèneront à la faillite. Nous n'étonnerons donc personne lorsque nous disons que nous protégerons nos intérêts.

Quelques mots sur le processus lié au projet DRIC, si vous le permettez. Les faits sont les suivants : nous avons réglé les litiges avec le Canada en 1992 et investi des dizaines de millions de dollars dans l'amélioration des installations occupées par les services gouvernementaux. La Canadian Transit Company a entrepris les travaux d'amélioration des installations en 1993 et elle a continué d'acquérir les terrains nécessaires et d'engager des experts-conseils et des ingénieurs pour la préparation de tous les documents et demandes d'autorisation devant permettre la construction de voies supplémentaires franchissant l'eau.

Le projet DRIC, qui a été conçu en 2001, a été lancé à la hâte pour tenter de rattraper le retard par rapport à l'engagement concernant la construction de voies supplémentaires pour le pont Ambassador et pour modifier cet engagement. Les bureaucrates responsables du projet DRIC sont également ceux qui sont chargés d'approuver le projet touchant le pont Ambassador. Ce groupe de bureaucrates est donc un concurrent des administrateurs du pont Ambassador, au pont de Sarnia-Port

comes to the Ambassador Bridge projects.

Let me point out that it was the DRIC team, not us, that said, "However, the Canadian evaluation notes a second span of the Ambassador Bridge would be an expansion of the existing crossing, not a new crossing of the river with new connections to the freeway systems in Ontario and Michigan." DRIC has acknowledged that we were never bound by the DRIC process and are free to pursue our own crossing.

Are we overstating or position? I do not think so, but let me pose this fact situation to you so that you will understand our point of view.

Recently, the DRIC issued a request for quotation. Its purpose was to allow the creation of a truck marshalling yard, which would allow bureaucrats to redirect traffic to the border crossing of their choice. This initiative is necessary for the DRIC and Bill C-3 to accomplish their goals of supporting a new government-sponsored bridge by redistributing traffic and tolls from existing border crossings. DRIC, Bill C-3, the marshalling yard and the expenditure of billions of dollars are not needed if the government would support the current border crossings and operators.

Our position is not difficult to understand. We are willing to compete and have been very successful in doing so. We have strong objection to bureaucratic control of the border crossing marketplace where customers may be driven away by uneconomic tolls and where our business is taken away from us by administrative action. We wish to carry on business the way we have done for almost 80 years, in a successful alliance with the Government of Canada.

As an example of safety and security, immediately after 9/11 the Ambassador Bridge engaged, managed and are paying for 24-hour-a-day armed security at the Ambassador Bridge. Most of the latest security technology innovations are put into service first at the Ambassador Bridge. There is no reason why those sections of Bill C-3 could not be implemented quickly for the benefit of all, and we suggest that this be done. After all, that should be the real driving motivation behind this proposed statute.

Let me speak briefly about the ownership side of Bill C-3 that causes us great concern.

With the stroke of a pen, the Government of Canada is trying to wipe away the strong, long-term relationship we have had with the governments of Canada and United States. Moreover, the bill, as drafted, seems to allow the government to act retroactively. If you look at the slide, the part that makes the bill retroactive has been coloured blue. The historic combination of U.S. and Canadian legislation that have been the controlling statutes for the operation of the Ambassador Bridge must not be unilaterally altered by Canada.

Huron qui appartient à une entité publique, créant ainsi un conflit d'intérêt étant donné que ce groupe est à la fois juge et partie en ce qui concerne les projets liés au pont Ambassador.

Je vous signale que c'est l'équipe du projet DRIC, et non pas nous, qui a dit, en substance, que l'évaluation faite par le Canada montre cependant que la construction d'un pont parallèle au pont Ambassador constituerait un élargissement du pont existant, et non pas un nouveau pont sur la rivière ayant ses propres voies de raccordement aux réseaux routiers de l'Ontario et du Michigan. Les responsables du projet DRIC ont admis que nous n'avons jamais été liés par le projet et que nous sommes libres de réaliser notre propre projet.

Est-ce que nous exagérons? Je ne crois pas et permettez-moi de vous exposer les faits pour que vous compreniez bien notre point de vue.

Récemment, les responsables du projet DRIC ont lancé un appel d'offres, lequel visait l'aménagement d'un lieu de triage pour camions, ce qui permettrait aux bureaucrates de réorienter le trafic vers le poste frontalier de leur choix. Cette mesure doit permettre d'atteindre les objectifs du projet DRIC et du projet de loi C-3, à savoir d'alimenter un nouveau pont financé par le gouvernement par le détournement du trafic et des droits de péage depuis les postes frontaliers existants. Le projet DRIC, le projet de loi C-3, le lieu de triage et l'investissement de milliards de dollars n'ont pas leur raison d'être si le gouvernement fournit un soutien aux postes frontaliers existants et à leurs exploitants.

Notre position est claire. Nous sommes prêts à soutenir la concurrence et nous avons très bien réussi à ce jour. Nous nous opposons vivement au contrôle bureaucratique du secteur des postes frontaliers pouvant avoir pour effet de détourner des clients en raison de droits de péage trop élevés et de réduire notre chiffre d'affaires par voie administrative. Nous voulons continuer de faire des affaires comme nous le faisons depuis bientôt 80 ans, dans le cadre d'une alliance avantageuse avec le gouvernement du Canada.

En ce qui concerne la sécurité, par exemple, immédiatement après les attentats du 11 septembre, les administrateurs du pont Ambassador ont engagé et organisé un service de sécurité jour et nuit pour le pont. C'est au pont Ambassador que sont d'abord mises en place la plupart des nouvelles technologies de sécurité. Il n'y a aucune raison de ne pas mettre en application ces dispositions du projet de loi C-3 pour le bienfait de tous, et nous recommandons qu'il en soit ainsi. En fait, cela devrait être le véritable motif sous-jacent du projet de loi.

Quelques mots maintenant au sujet des dispositions sur la propriété du projet de loi C-3 qui nous inquiètent beaucoup.

D'un trait de plume, le gouvernement du Canada tente de mettre fin à la solide relation à long terme que nous entretenons avec lui et le gouvernement des États-Unis. En outre, le projet de loi, tel qu'il est rédigé, semble permettre au gouvernement d'agir rétroactivement. Sur la diapositive, la partie correspondant à l'effet rétroactif du projet de loi est indiquée en bleu. Les lois américaines et canadiennes qui régissent ensemble depuis longtemps l'exploitation du pont Ambassador ne doivent pas être modifiées unilatéralement par le Canada.

Let me now deal with some of the more onerous terms of the bill that impact our business.

What business person would not object to legislation that allows a public competitor unfettered discretion to decide how it can compete and on what terms? The government, on one hand, competes against us for border traffic at Sarnia and possibly in Windsor, and on the other hand, sits as judge and jury as to the enhancement of our business, or worse, an executioner in Windsor through the DRIC process and now the environmental process for our enhancement project.

There are numerous pieces of legislation governing the Ambassador Bridge, not only in Canada but in the U.S. as well. This legislation in both countries has been created and together governs the Ambassador Bridge as an international border crossing. Any unilateral change may disrupt the meaning and application of these international agreements. If changes are needed, we are ready to work closely with the government to develop meaningful legislation that continues to protect the public and creates an environment that not only allows for, but motivates, the border crossing owner operators, whether public or private, to invest in and manage safe, secure and efficient border crossings for the good of Canada and the United States. We are not a new company starting out, but a legitimate border operator that has done its best for the good of this country and its American neighbours for over 75 years.

I do regret having to state that notwithstanding many attempts to meet with the minister, he has refused to meet with us. May I respectfully ask that this committee request a meeting with the minister? Frankly, I would have hoped that many of the issues we are discussing today could have been resolved in a more expeditious manner had there been such senior level conversations.

Mr. Brian Hicks, Director, Bridge Policy and Programs, Department of Transportation stated, "The Americans have a presidential permit process and the U.S. federal government steps in when a bridge is going to be constructed or if there are major alterations on the bridge."

The presidential permit process in the U.S. specifically states that this act shall not be construed to adversely affect the rights of those operating bridges previously authorized by Congress to repair, replace or enlarge existing bridges.

There is a copy in the next slide of a letter that we, the Ambassador Bridge, received from the State Department in a request to let us know if we need a presidential permit. That exact quote is highlighted in the letter from the State Department to us. It says specifically that, "This act shall not be construed to adversely affect the rights of those operating bridges previously

J'aimerais maintenant traiter de certaines des dispositions du projet de loi qui influent de façon plus marquée sur notre entreprise.

Qui, dans le milieu des affaires, ne s'opposerait pas à un projet de loi qui laisse à une entité publique concurrente toute latitude pour décider comment elle peut rivaliser et dans quelles conditions? D'une part, le gouvernement rivalise avec nous pour le trafic international à Sarnia et peut-être à Windsor et, d'autre part, il a le pouvoir de décider des travaux d'expansion envisagés par notre entreprise ou, pis encore, il est l'agent d'exécution à Windsor dans le cadre du projet DRIC et, maintenant, de l'étude des répercussions sur l'environnement de notre projet d'expansion.

De nombreuses lois, non seulement du Canada mais aussi des États-Unis, régissent ensemble le passage international qu'est le pont Ambassador. Toute modification unilatérale peut changer le sens et l'application des ententes internationales. Si des changements s'imposent, nous sommes disposés à coopérer étroitement avec le gouvernement en vue d'élaborer des dispositions législatives utiles qui continuent de protéger le public et qui créent un milieu permettant aux exploitants, publics ou privés, de postes frontaliers d'investir dans des passages sûrs et efficaces, et les y incitant, dans l'intérêt du Canada et des États-Unis. Nous ne sommes pas une entreprise à ses débuts, mais bien un exploitant légitime ayant fait de son mieux, dans l'intérêt du Canada et de nos voisins américains depuis plus de 75 ans.

Malheureusement, nous avons demandé plusieurs fois au ministre de le rencontrer, mais il a refusé. Puis-je demander respectueusement à ce comité de demander une rencontre avec le ministre? Honnêtement, j'aurais eu espoir que bon nombre des problèmes dont nous traitons aujourd'hui aient pu être réglés de manière expéditive s'il y avait eu des échanges de haut niveau.

M. Brian Hicks, directeur des Politiques et Programmes des ponts du ministère des Transports, a dit qu'il existe, aux États-Unis, un processus d'autorisation présidentielle et que les autorités fédérales interviennent lorsqu'il est question de construire un pont ou d'apporter des changements majeurs à un pont.

Dans ce processus d'autorisation présidentielle, il est clairement précisé que la loi adoptée en conséquence ne doit pas être interprétée comme une mesure limitant les droits précédemment accordés par le Congrès aux exploitants de ponts, les autorisant à réparer, à remplacer ou à élargir les ponts existants.

La diapositive suivante montre une lettre que nous, les exploitants du pont Ambassador, avons reçue du département d'État après avoir demandé de nous informer s'il nous fallait obtenir une autorisation présidentielle. Cette précision dont je viens de faire état est surlignée dans cette lettre que le département d'État nous a adressée. Il y est dit en toutes lettres qu'une loi

authorized by Congress to repair, replace or enlarge existing bridges.”

That is not what Transport Canada told this committee. They told this committee, and us, that their bill is to harmonize with the U.S. bill. It does not do that.

In our view the actions of Canada under this bill are out of step with those of the United States. That should be troubling to you because Transport Canada has said that one of its objectives is to make the process in Canada similar to that of the process in the United States.

The Ambassador Bridge twin span was the highest performing alternative and least expensive span to construct on the U.S. side according to the DRIC study. The Ambassador Bridge already owns the necessary property for our second span, preventing costly condemnation or expropriation in another neighbourhood.

The Ambassador Bridge Gateway Project anticipated a twin span at this location for more than a decade. The Ambassador Bridge, as an existing crossing, already has clearance from the U.S. Department of State whereas any other DRIC crossing would require a new presidential permit.

With respect to our enhancement projects, we have already spent about half a billion dollars for our project. This is our money, not that of any government, used for engineering, design and purchasing the properties necessary for the construction for our enhancement project. We anticipate spending at least another half billion dollars of our money to build the twinned span. If that does not demonstrate positively our commitment to the region and to the efficient flow of people and goods then nothing will.

The enhancement would include a new six-lane cable stay bridge located in the same corridor near the existing Ambassador Bridge. Consistent with the approved and on-going gateway project, this bridge would tie directly into the existing plazas in both Canada and the United States without modification to their currently approved and permitted configuration. Once the new structure is completed, the existing Ambassador Bridge will be taken out of service for some period of time to effect repairs deemed necessary. Once any necessary repairs are complete, the existing structure would be used to provide redundancy and backup support when necessary to ensure the free flow of traffic between Windsor and Detroit at all times. In other words we will not be destroying the communities of Sandwich in Ontario or Delray in Michigan or both as the DRIC plan would do.

Moreover, our actions are similar to the twinning of the Blue Water Bridge in Sarnia. We would like to invite any and all members of the Senate to visit the Ambassador Bridge for a tour,

d'autorisation présidentielle ne doit pas être interprétée comme une mesure limitant les droits précédemment accordés par le Congrès aux exploitants de ponts, les autorisant à réparer, à remplacer ou à élargir les ponts existants.

Ce n'est pas ce que les représentants de Transports Canada ont dit aux membres de ce comité. Ils ont dit au comité, et à nous aussi, que le projet de loi visait l'harmonisation avec la loi américaine. Ce n'est pas le cas.

À notre avis, ce que le Canada propose dans ce projet de loi est incompatible avec la loi américaine. Cela devrait vous inquiéter parce que Transports Canada a dit qu'il avait notamment pour objectif d'harmoniser le processus au Canada avec celui aux États-Unis.

Selon l'étude dans le cadre du projet DRIC, la construction d'un pont parallèle au pont Ambassador était la solution la plus efficace et la moins coûteuse du côté américain. Les administrateurs du pont Ambassador possèdent déjà les terrains nécessaires à la construction du deuxième pont, ce qui permet d'éviter l'expropriation coûteuse d'un autre quartier.

La construction d'un pont parallèle à cet endroit est prévue depuis plus d'une décennie dans le cadre du projet de poste frontalier du pont Ambassador (Ambassador Bridge Gateway Project). Comme le pont Ambassador est un passage qui existe déjà, l'autorisation est déjà accordée par le Département d'État américain, tandis que pour construire l'autre passage proposé dans le cadre du projet DRIC, il faudrait obtenir une autre autorisation présidentielle.

Dans le cadre de notre projet, nous avons déjà dépensé environ un demi-milliard de dollars pour des travaux d'amélioration. Nous avons dépensé nos propres fonds, et non pas ceux d'autorités publiques quelles qu'elles soient, pour des services de génie et de conception et pour l'acquisition des terrains requis dans le cadre de notre projet de construction. Nous prévoyons dépenser encore au moins un demi-milliard de dollars pour construire le pont parallèle. Si ces dépenses ne sont pas suffisantes pour faire la preuve de notre engagement envers la région et à l'égard du mouvement efficace des personnes et des marchandises, alors rien ne le sera.

Les travaux prévus comprennent la construction d'un pont suspendu à haubans de six voies dans le même corridor que l'actuel pont Ambassador. Dans le cadre du projet de poste frontalier approuvé et en cours, le pont reliera les installations actuelles au Canada et aux États-Unis sans modifier leur configuration approuvée actuelle. Une fois la nouvelle structure construite, l'actuel pont Ambassador sera fermé pour un certain temps pour la réalisation des travaux de réparation jugés nécessaires. Lorsque ces travaux seront terminés, le pont actuel servira de pont auxiliaire pouvant être utilisé au besoin afin d'assurer la circulation fluide en tout temps entre Windsor et Detroit. Plus précisément, notre projet n'entraînera pas la destruction des collectivités de Sandwich en Ontario ou de Delray au Michigan ou des deux, comme le ferait le projet DRIC.

En outre, notre projet est comparable à la construction d'un pont parallèle à celui de Blue Water à Sarnia. Nous invitons tous les membres du Sénat à venir faire une visite du pont

either as a group or as individuals. We would be pleased to host such a tour of the entire facility so senators are able to see firsthand that it is a total international piece of infrastructure not just two halves being operated separately.

In conclusion, we respectively ask for the following amendments. That Bill C-3, at clause 2, be amended by replacing line 18 with the following: International bridge or tunnel means a publicly owned bridge. If you look at the screen you see what we are proposing in red; two words added to clause 2. That Bill C-3, at clause 4, identifies the schedule that forms part of Bill C-3 and that said schedule should be amended by (a) deleting item 34, an act to incorporate the Canadian Transit Company S.C.1921, c.557.

That Bill C-3, at clause 57, be amended by replacing line 23 with the following: — and this is using the exact words of the presidential permit of the U.S — “Of the Government of Canada specifically, this act shall not be construed to adversely affect the rights of those operating bridges previously authorized by Parliament, to repair, replace or enlarge existing bridges.”

We recognize that there are necessary approvals to complete this project and they are currently underway beginning with the environmental assessment.

We fully acknowledge that we are not legislative drafters; however we hope that your legislative drafters could help assist by reviewing and properly revising the amendments required to fulfill this intent.

Recognizing that we are one of two privately-owned commercial international bridges, we face similar but also many different challenges from the other 22 publicly owned international bridges. Bill C-3, as it is currently drafted, in our opinion does not reflect this.

My ultimate message is that the Ambassador Bridge Company wants to work cooperatively with the government and those others involved for the good of both citizens and the economy. Do not allow Bill C-3 to unilaterally destroy the collective historic legislation between the United States and Canada that has produced the most efficient border crossing in North America.

We are pleased to entertain any questions and Mr. Moroun may have comments.

Matthew Moroun, Vice-Chairman, Centra Inc.: I have just a few comments. Although I was not here, I read the transcript of Mr. Garlock from the operators association. I think it is very important to emphasize exactly what he said in response to many of your questions. While he is the president of the Bridge and Tunnel Operators Association, he is the president of an association made up of all government-owned bridges, except one.

Ambassador, individuellement ou en groupe. Nous serons heureux d'organiser une telle visite de toutes les installations pour que les sénateurs puissent constater par eux-mêmes qu'il s'agit d'une seule et même infrastructure internationale et non pas de deux moitiés exploitées indépendamment.

En conclusion, nous demandons respectueusement les modifications suivantes, à savoir que l'article 2 du projet de loi C-3 soit modifié en ajoutant à la définition de pont ou tunnel international le mot « public ». Comme vous pouvez le voir en rouge à l'écran, nous proposons d'ajouter l'adjectif « public » après le mot « pont » à l'article 2. Nous demandons également que l'annexe au projet de loi C-3 dont il est question à l'article 4 soit définie et que cette annexe soit modifiée par la suppression de l'élément 34, Loi constituant en corporation la Canadian Transit Company, S.C., 1921, ch. 557.

Nous demandons que l'article 57 du projet de loi C-3 soit modifié à la ligne 20 par ce qui suit : — c'est-à-dire par les termes exacts qui sont utilisés dans le cadre de l'autorisation présidentielle aux États-Unis — « [...] organisme fédéral canadien, et que la loi d'autorisation ne doit pas être interprétée comme une mesure limitant les droits précédemment accordés par le Congrès aux exploitants de ponts, les autorisant à réparer, à remplacer ou à élargir les ponts existants. »

Nous reconnaissons qu'il faut obtenir des autorisations pour terminer ce projet et que le processus a été entrepris, par l'étude des répercussions sur l'environnement.

Nous reconnaissons que nous ne sommes pas des rédacteurs de lois, mais nous espérons que vous avez le concours de tels rédacteurs qui vous aideront à examiner et à réviser de manière appropriée les modifications qui seront requises aux fins que nous proposons.

Comme nous représentons l'un des deux ponts internationaux administrés par des exploitants privés, il nous faut surmonter des difficultés qui sont semblables à celles qu'éprouvent aussi les 22 autres ponts internationaux publics, mais qui sont souvent très différentes aussi. À notre avis, tel qu'il est actuellement formulé, le projet de loi C-3 ne tient pas compte de ces différences.

En définitive, ce que je veux dire c'est que les administrateurs du pont Ambassador souhaitent coopérer avec le gouvernement et les autres parties pour le bienfait des citoyens et de l'économie. Ne permettez pas que le projet de loi C-3 mette fin à la législation concordante des États-Unis et du Canada qui a donné lieu au poste frontalier le plus efficace de l'Amérique du Nord.

Nous serons heureux de répondre aux questions, et M. Moroun souhaite peut-être formuler des remarques.

Matthew Moroun, vice-président, Centra Inc. : J'aimerais faire quelques remarques seulement. Je n'étais pas présent, mais j'ai lu la transcription du témoignage de M. Garlock représentant l'association des administrateurs. Je crois qu'il importe beaucoup d'insister sur ses réponses exactes à bon nombre de vos questions. Il est le président de l'Association des administrateurs de ponts et tunnels, mais tous les ponts représentés sauf un sont administrés par des autorités publiques.

Bill C-3 is contrived in the Department of Transport to regulate and add new burden and give more authority to the Minister of Transport. I know this is an oversimplification, but if you are the leader of transport for the government, and 99 per cent of all the bridges and tunnels are government owned, just tell them what you would like them to do. You do not need to pass a new law to tell the people that work for you what to do.

The reason I would like to emphasize this point is that makes it very clear that the entire intent of Bill C-3 is to pass a law specifically for the Ambassador Bridge. After all, you do not need a law to tell your subordinates what to do. That said, why, after 78 years of successful operating history of the only real private border crossing between the United States and Canada, is it necessary to pass a new law and over-regulate the Ambassador Bridge?

Let me explain one of our company's largest fears. Right now, our company is trying very hard to spend our money as hard as we possibly can to build a new span right next to our existing bridge. We want to build it because we believe in a bright future for our company. For many years, we have grown our bridge without building a new span. We have added acres upon acres of paved plaza and inspection area so we can increase the number of inspection booths in the United States. At the beginning, we only had five booths and probably three acres of inspection area. How many do we have now, Mr. Stamper?

Mr. Stamper: We have 25 booths and 25 acres of inspection area on the U.S. side.

Mr. Moroun: We have really added capacity because, again, you must also understand it is not necessarily the lanes over the water that control the capacity of a border crossing, but how many U.S. Customs inspection booths you have to process the vehicles on the other side. If you do not have enough of those booths, then all the bridge ends up being is a very high parking lot suspended over the river. Imagine going to the grocery store on an extremely busy day with only one checkout clerk. It does not matter how big the grocery store is, you cannot get through the cash register to get out of the place.

We have expanded the bridge by adding this additional inspection plaza and booth. We built a brand new customs facility for the Canada Border Services Agency in Windsor on the Canadian side. How much did we spend on that office building?

Mr. Stamper: We spent about \$35 million on behalf of the Government of Canada.

Mr. Moroun: We did that in 1992 through 1994. We are an American company, and when the bridge was originally authorized by the United States and Canada, the statutes were very similar in each nation. The U.S. Congress authorized the U.S. half of the bridge and Parliament authorized the Canadian half of the bridge. In the legislation on both sides, that act that

Le projet de loi C-3 a été conçu de toutes pièces par le ministère des Transports en vue de réglementer le secteur et d'accroître le fardeau de ce dernier et de donner plus de pouvoir au ministre des Transports. Je sais que je simplifie à outrance, mais si vous êtes le responsable gouvernemental des transports et si 99 p. 100 des ponts et tunnels appartiennent à des autorités publiques, il suffit de leur dire ce qu'il leur est demandé de faire. Il n'est pas nécessaire d'adopter une loi pour dire quoi faire à ceux qui relèvent de vous.

La raison pour laquelle j'insiste ainsi est qu'il paraît très clair que le projet de loi C-3 a pour unique objet l'adoption d'une loi visant le pont Ambassador. Il n'est pas nécessaire d'adopter une loi pour dire à des subalternes quoi faire. Cela étant dit, pourquoi, après 78 ans d'exploitation rentable de l'unique poste frontalier privé entre le Canada et les États-Unis, est-il nécessaire d'adopter une loi qui réglementera excessivement le pont Ambassador?

Permettez-moi de vous exposer l'une des plus grandes inquiétudes de notre entreprise. À l'heure actuelle, notre entreprise s'emploie entièrement à dépenser ses fonds pour construire un pont parallèle au pont existant. Nous voulons le construire parce que nous croyons au brillant avenir de notre entreprise. Depuis nombre d'années, nous avons apporté des améliorations sans construire un pont parallèle. Nous avons ajouté des acres à la superficie pavée de l'esplanade et de l'aire d'inspection afin d'accroître le nombre de postes d'inspection aux États-Unis. Au début, il n'y avait que cinq postes d'inspection dont la superficie ne représentait que quelque six acres. Combien en comptons-nous maintenant, monsieur Stamper?

M. Stamper : Il y a 25 postes d'inspection et la superficie est de 25 acres aux États-Unis.

M. Moroun : Nous avons réellement accru la capacité de cette zone car, là encore, ce n'est pas tant le nombre de voies qui mènent au poste frontalier qui a une incidence sur la capacité de traitement que la quantité de postes d'inspection aux douanes américaines qui s'occupent des véhicules de l'autre côté. S'il n'y a pas suffisamment de ces postes, le pont n'est plus qu'un terrain de stationnement suspendu très haut au-dessus de la rivière. C'est un peu comme aller à l'épicerie quand il y a foule et qu'une seule caisse est ouverte. L'établissement a beau être grand, il vous faut passer par la caisse pour pouvoir en sortir.

Nous avons amélioré la capacité du pont en accroissant la superficie de l'esplanade et en ajoutant des postes d'inspection. Nous avons construit de nouvelles installations douanières pour l'Agence des services frontaliers du Canada à Windsor, du côté canadien. À combien se sont élevées nos dépenses pour cet immeuble de bureaux?

M. Stamper : Nous avons dépensé environ 35 millions de dollars pour le compte du gouvernement du Canada.

M. Moroun : Nos travaux se sont étendus de 1992 à 1994. Nous sommes une entreprise américaine, et lorsque les gouvernements du Canada et des États-Unis ont donné leur aval au projet de construction du pont, les lois de chaque pays étaient très semblables. Le Congrès américain a autorisé la construction de la moitié américaine du pont et le Parlement, la

Transport Canada wants to eradicate from the 1920s says that both of these companies — a U.S. company and a Canadian company — are to join together to make the bridge.

When our company acquired the bridge in the late 1970s, Canada had the Foreign Investment Review Act. At the time, we wound up in litigation with regard to whether an American company could own the Canadian half of the Ambassador Bridge. We were in court in the U.S. and we were in court in Canada. It was not good for either side. We got together and made a good settlement for both parties in 1991, after having started a fight in 1979. For almost a decade, we did not find a resolution and then we started getting somewhere. That is when we spent \$35 million to build brand new inspection facilities for Canada Border Services. Then we built a brand new off-site commercial inspection facility. How many acres do you think that is, Mr. McMahon?

Skip McMahon, Executive Director of External Affairs, Canadian Transit Company: That is at least 20 to 25 acres.

Mr. Moroun: Twenty-five acres of 12-inch concrete and more trucks than you can shake a stick at. We have done our part to continue to grow our business and work with the Government of Canada, especially the Canada Border Services Agency.

We cannot even hope to get away from the government. In our business, unlike many other businesses, we have hundreds of government employees and inspectors working on our premises every day. We have to work with the government and I think we do a very good job of working with the government. We have continued to expand and we have alleviated many of the backups. Now there is a wonderful free flow of goods from Canada back into the United States, despite the heightened inspection after 9/11.

We built extra booths in the U.S. to alleviate the backups into Canada from the trucks leaving Canada coming into the U.S. after 9/11. You have to understand, going back to that grocery store analogy, after 9/11, it did not take one minute to pay for groceries and get out of the checkout lane in the U.S., it took five minutes, so our existing infrastructure did not work. We had to add more to it, and we have done that; we have grown our business. We were the busiest border crossing, as far as traffic goes, when we first acquired the bridge; but we have grown it to that.

moitié canadienne. Dans la législation des deux côtés de la frontière, la loi qui date des années 1920 et que Transports Canada veut supprimer stipule que ces deux entreprises — l'entreprise des États-Unis et l'entreprise du Canada — doivent travailler ensemble à la construction du pont.

Lorsque notre entreprise a fait l'acquisition du pont vers la fin des années 1970, le Canada appliquait la Loi sur l'examen de l'investissement étranger. À l'époque, nous nous sommes retrouvés devant les tribunaux pour que soit déterminé si une entreprise américaine peut posséder la moitié canadienne du pont Ambassador. Nous avons comparu en justice à la fois aux États-Unis et au Canada. L'expérience n'a été bonne ni d'un côté, ni de l'autre. Nous nous sommes réunis et avons négocié un règlement avantageux pour les deux parties en 1991, mettant fin au conflit datant de 1979. Nous avons été incapables de trouver une solution pendant près de dix ans, puis nous avons commencé à aller de l'avant. C'est alors que nous avons dépensé 35 millions de dollars pour la construction de nouvelles installations d'inspection pour l'Agence des services frontaliers du Canada. Nous avons ensuite mis en place de nouvelles installations d'inspection commerciale hors site. Cela représente combien d'acres selon vous, monsieur McMahon?

Skip McMahon, directeur général des affaires extérieures, Canadian Transit Company : Entre 20 et 25 acres, au moins.

M. Moroun : Vingt-cinq acres recouvertes de 12 pouces de béton et nous avons plus de camions que nous ne pouvons en dénombrer. Nous avons déployé les efforts nécessaires pour développer notre entreprise et avons collaboré avec le gouvernement du Canada, particulièrement l'Agence des services frontaliers du Canada.

Nous ne pouvons même pas espérer ne plus traiter avec le gouvernement. Contrairement à de nombreuses autres entreprises, la nôtre compte des centaines de fonctionnaires et d'inspecteurs gouvernementaux qui travaillent dans nos locaux tous les jours. Nous devons collaborer avec le gouvernement et j'estime que les efforts que nous y mettons font que c'est une collaboration réussie. Nous avons continué de prendre de l'expansion et avons grandement atténué le problème des embouteillages. Et maintenant, malgré le resserrement des mesures d'inspection après le 11 septembre, les mouvements commerciaux entre le Canada et les États-Unis se font sans encombre.

À la suite des attentats du 11 septembre, nous avons construit des postes additionnels aux États-Unis pour réduire les congestions causées au Canada par les camions quittant le Canada pour entrer aux États-Unis. Vous devez comprendre qu'après cette date, pour en revenir à l'analogie de l'épicerie, le temps requis pour passer à la caisse et sortir de l'établissement n'était plus d'une minute, aux États-Unis, mais de cinq, de sorte que notre infrastructure n'était plus à la hauteur. Nous avons dû la développer davantage et ce faisant, notre entreprise a pris de l'expansion. Notre passage frontalier affiche la plus forte affluence; c'était le cas quand nous avons fait l'acquisition du pont, mais nous avons contribué à son développement.

What we are worried about with Bill C-3 — because it is only for us, it cannot be for the public bridges that are already controlled by Transport Canada — is that it gives the Minister of Transport the authority to say Ambassador Bridge, we are going to put a ceiling on your business. We are going to cap your growth and decide that we are not going to allow you to build a new span across the river; your future is over. Instead, we are going to authorize a new span across the river less than a mile away that we control as Transport Canada, your brand new competitor — nice to meet you. Then we are going to set up marshalling yards; or, by decree, now that we have our new Bill C-3, tell all the commercial vehicles that they have to go to the new bridge and not your bridge anymore. After all, we have the authority to do that now under Bill C-3. We have the ability to cut off your growth, ruin your future and start a new competitor bridge right next door because we are the players on the field and the referee at the same time.

Transport Canada will tell you that is not their intent, but you only have to watch a few movies to know that when someone pulls a gun on you and you are on the receiving end of the barrel, it is very likely that they are going to shoot, so be prepared. That is the position we feel we are in today.

To emphasize one last point Mr. Stamper made, time and time again folks from Transport Canada have said we need this law because Canada needs to have a law just like the United States developed a new law in the 1990s or 1980s with regard to its presidential permit process with regard to bridges. We need a law just like the United States. Well that is absolutely not true because their new law proposes scratching all the old legislation that bridges have been operating under and passing this new proposed legislation called Bill C-3. The U.S. does not have anything like that. The U. S. law says the opposite. It says to leave intact all the old and prior legislation and respect the ability for those older bridges and tunnels to grow, expand and alter their businesses. Then, for any new entrants to the market, apply this presidential permit process. The Americans are the opposite. They say that they want the same system.

Mr. Stamper is effectively asking you do is to take them for their word. If they want the same, then give them the same. Respect the old laws that we have operated under for all these years and exempt our bridge from the new law with regard to brand-new bridges and businesses being built along the border. Leave the existing laws intact that we have operated under for 78 years.

I am happy to do my best to answer any of your questions.

The Chairman: In the House of Commons, amendments were passed to change section 15 in order to ensure that a certain level of consultation is possible, and you mentioned consultation, Mr. Stamper, when the government is exercising its regulation-making power. The amendments are the result of a compromise

Ce qui nous inquiète du projet de loi C-3 — parce qu'il ne peut inquiéter personne d'autre que nous, les ponts publics étant déjà sous le contrôle de Transports Canada — c'est qu'il confère au ministre des Transports le pouvoir de limiter la progression de notre entreprise, de restreindre notre croissance et de nous empêcher de construire un nouveau pont, en somme, de compromettre notre avenir. Le ministre a aussi le pouvoir d'autoriser la construction d'un nouvel ouvrage de l'autre côté de la rivière, à moins de un mile du pont Ambassador, qui serait sous le contrôle de Transports Canada, notre nouveau compétiteur — heureux de faire votre connaissance. Il peut autoriser l'aménagement de zones de triage ou imposer par décret, avec l'adoption du nouveau projet de loi, le détournement de tous les véhicules commerciaux de notre pont vers le nouveau pont. Après tout, il serait maintenant habilité à prendre de telles mesures en vertu du projet de loi C-3. Il aurait la capacité de freiner notre croissance, de ruiner notre avenir et de construire un pont voisin pour nous faire concurrence parce qu'il est à la fois juge et partie.

Transports Canada vous dira que là n'était pas son intention, mais on n'a qu'à regarder quelques films pour savoir que lorsqu'une personne pointe une arme vers vous, il est très probable qu'elle fasse feu en votre direction, donc préparez-vous. C'est la situation dans laquelle nous avons l'impression d'être aujourd'hui.

Pour revenir sur un dernier argument de M. Stamper, les fonctionnaires de Transports Canada ont dit à maintes reprises que nous avons besoin de cette loi au même titre que les États-Unis avaient besoin d'une nouvelle loi dans les années 1990 ou 1980 en vue de délivrer des permis présidentiels pour les ponts. Nous aurions besoin d'une loi à l'instar des États-Unis. Ce n'est absolument pas la vérité, car ils proposent de remplacer l'ancienne loi régissant les ponts par une toute nouvelle loi qu'on appelle le projet de loi C-3. Les Américains n'ont rien fait de tel. La loi américaine dit le contraire. Cette loi ne remet pas en question les anciennes dispositions juridiques et elle respecte le droit des ponts et tunnels existants de se développer, de prendre de l'expansion et de transformer leurs activités. Par ailleurs, tout nouvel arrivant doit présenter une demande de permis présidentiel. Les Américains sont à l'opposé de nous. Ils disent qu'ils veulent préserver le système actuel.

M. Stamper vous demande de les prendre au pied de la lettre. S'ils veulent la même chose, donnons-leur la même chose. Respectons les lois qui régissent nos activités depuis toutes ces années, et exemptons les ponts existants des exigences qui frappent les nouveaux ponts et les nouvelles entreprises qui verront le jour le long de la frontière. Laissons intactes les lois régissant nos activités depuis 78 ans.

C'est avec plaisir que je réponds à vos questions du mieux que je le peux.

La présidente : La Chambre des communes a adopté des modifications à l'article 15 pour veiller à un certain niveau de consultation, et vous avez mentionné des consultations de la part du gouvernement, monsieur Stamper, dans le cadre de l'exercice de son pouvoir de réglementation. Les modifications sont le

but do you think that the proposed section 15(1) and section 15(2) provide an adequate response to the need for more extensive consultations expressed by stakeholders?

Mr. Stamper: We believe that section 15 was an issue that the Bridge Tunnel Operators Association had taken up in the House, and we did not spend a lot of time on that issue. Our goal was to let the BTOA deal with the toll structure as it affected the ability to bond and to mortgage its current toll structures. We think that the whole bill is an over management of border operators. Every part of this bill puts the minister and the bureaucrats in a position to micromanage what happens at the border.

The Chairman: I can appreciate that one of your concerns with Bill C-3 is related to the question of ownership change but one question remains: Should or should not the government have the right to oversee private matters related to bridges and tunnels in the name of the general interest of the country?

When your enterprise became involved in this business, you were certainly aware that this business is largely operated in the public domain. The Ambassador Bridge is one of only two exceptions to publicly-owned bridges.

Are you truly surprised to see the federal government, under Bill C-3, confirm and even reinforce its authority in respect of international bridges and tunnels?

Mr. Stamper: No. We agree that the international bridges, tunnels, railroads are all for the good of Canada and should be governed by the federal government, not by the province and not by the municipalities. We all saw last week with the mayor's presentation that having municipalities with veto power is not good at all for Canada in these kinds of issues.

We believe that the federal government should be the governing party. As well, we understand the historic nature of international bridges is that the federal government in the U.S. and in Canada issued proposed legislation for governing statutes and set up how the bridges operate.

On the issue of ownership, most of the border crossings were originally built with private dollars. It went bankrupt and the government took them over, including their liabilities. The Ambassador Bridge was built with private dollars only and it went bankrupt in 1937-38. The governments refused to take over the Ambassador Bridge and put any money into its reorganizing. The owners had to reorganize on their own and bring the Ambassador Bridge out of bankruptcy. Luckily, it has been successful since then.

Most of the other border crossings were built by private investors who put money in and lost. Luckily, we have been able to succeed. Are we surprised that Bill C-3 reaffirms federal

résultat d'un compromis, mais croyez-vous que les paragraphes 15(1) et 15(2) constituent une réponse adéquate pour les parties prenantes qui souhaitent que les consultations soient approfondies?

M. Stamper : Pour nous, l'article 15 était une question que la Bridge Tunnel Operators Association avait soulevée devant la Chambre, et nous n'y avons pas consacré beaucoup de temps. Nous avons décidé de laisser la BTOA se pencher sur la question des droits, étant donné que cela avait une incidence sur la capacité d'émettre des obligations et de grever des hypothèques fondées sur sa structure de droits. Nous pensons que l'ensemble du projet de loi constitue une mesure de gestion à outrance des affaires des exploitants des passages frontaliers. Toutes les sections du projet de loi donnent au ministre et à ses bureaucrates le pouvoir de s'ingérer dans les détails de la gestion des activités frontalières.

La présidente : Je peux comprendre que le changement concernant la propriété est un des aspects du projet de loi C-3 qui vous inquiète, mais une question demeure : le gouvernement devrait-il ou non avoir le droit de surveiller les activités des exploitants privés de ponts et de tunnels dans l'intérêt général du pays?

Lorsque votre entreprise s'est lancée dans ce secteur d'activités, vous étiez certainement au courant qu'il s'agissait d'un domaine d'activité largement exploité par le secteur public. Le pont Ambassador est l'une des deux seules exceptions à la règle de propriété publique des ponts.

Êtes-vous réellement étonné que le gouvernement fédéral, par la voie du projet de loi C-3, réaffirme voire renforce le pouvoir qu'il exerce sur la gestion des ponts et des tunnels internationaux?

M. Stamper : Non. Nous sommes d'accord pour dire que les ponts, tunnels et chemins de fer internationaux sont d'intérêt canadien et qu'ils devraient être régis par le gouvernement fédéral, et non par les provinces ou par les municipalités. Lors de la présentation qu'a faite le maire la semaine dernière, nous avons tous constaté qu'il n'est pas du tout profitable pour le Canada d'avoir des municipalités qui ont un droit de veto sur ce genre de questions.

Nous croyons que le gouvernement fédéral devrait être l'autorité en la matière. En outre, nous sommes conscients qu'historiquement, les États-Unis et le Canada ont fait des propositions de lois dominantes et établi les règles d'exploitation des ponts internationaux.

En ce qui concerne la propriété, la plupart des passages frontaliers ont été construits avec l'argent d'investisseurs privés. Ils ont fait faillite et le gouvernement les a pris en charge, y compris leurs dettes. Le pont Ambassador a été construit exclusivement avec des fonds privés et a fait faillite en 1937-1938. Le gouvernement a refusé de prendre le relais et d'investir de l'argent dans la réorganisation de ce pont. Les propriétaires ont dû le réorganiser eux-mêmes pour le sauver de la faillite. Heureusement, le pont se porte bien depuis ce temps.

La plupart des passages frontaliers ont été construits par des investisseurs privés qui ont perdu l'argent qu'ils avaient injecté. Par chance, nous avons réussi à tirer notre épingle du jeu.

control over border crossings? No, not at all. We support that. Are we surprised that they are trying to micromanage an industry that has done pretty well for Canada? Yes.

The Chairman: With section 14, regarding regulations on maintenance and repair, it seems that you have concerns with the protection of confidential information that you may provide to Transport Canada. You suggest that the previous incarnation of Bill C-3, the former Bill C-44, would have formed part of the existing Canada Transportation Act, which protects the confidentiality of information provided to the government.

Officials from Transport Canada told us that they had the opportunity to meet with you on several occasions to discuss Bill C-3. I can appreciate that you have not met with the minister but with senior officials. What was their answer with regard to your concern on the protection confidential information that you may provide.

Mr. Stamper: My personal interpretation of those discussions is that it was an oversight on someone's part. Our concern and I think the whole industry's concern with confidentiality relates to security plans and security proposals. If we are obligated to supply those plans and proposals to Transport Canada, then they should be kept confidential. I believe that Transport Canada made an error in not including confidentiality in Bill C-3, whereas it was included in Bill C-26 and in Bill C-44.

Senator Eyton: Your presentation was certainly candid. Obviously, you have some legitimate concerns and we are here to try to understand them and to incorporate them. I have a little trouble with some of your assertions. You have referred to what I will translate as a kind of conspiracy of bureaucrats to affect a certain purpose. Can you give me any evidence of that, other than the bill with which you disagree?

Mr. Stamper: As of last week, there was a request for quotations on the marshalling yard on behalf of Ontario and Canada — the Detroit River International Crossing study. The exact same people running this study and the environmental process for a new competing bridge in Detroit-Windsor are exactly the same people who are supposed to be processing our application for our projects. We were promised an answer in May as to a scoping document. We received it about one and a half weeks ago. If this committee wishes, we would be glad to put together a one-page briefing document on all the points that have come out over the last four years in reference to what you call "conspiracy" and what we call a "bureaucratic plan."

Sommes-nous étonnés que le projet de loi C-3 réaffirme le pouvoir qu'exerce le gouvernement fédéral sur les passages frontaliers? Pas du tout. Nous sommes d'accord. Sommes-nous étonnés que le gouvernement tente de s'ingérer dans les détails de la gestion d'une industrie qui a donné de bons résultats pour le Canada? Oui.

La présidente : Au sujet de l'article 14 concernant les règlements sur l'entretien et la réparation, vous semblez préoccupé par la question de la protection des renseignements confidentiels qui pourraient être fournis à Transports Canada. Vous dites que le projet de loi que remplace le projet de loi C-3, l'ancien projet de loi C-44, aurait fait partie de l'actuelle Loi sur les transports au Canada, qui assure la confidentialité des renseignements fournis au gouvernement.

Les fonctionnaires de Transports Canada nous ont dit qu'ils vous avaient rencontré à plusieurs reprises pour discuter du projet de loi C-3. Je suis conscient du fait que vous avez rencontré des hauts fonctionnaires, et non le ministre. Qu'ont-ils dit quand vous leur avez fait part de vos inquiétudes concernant la protection des renseignements confidentiels que vous pourriez avoir à fournir?

M. Stamper : Selon mon interprétation personnelle de ces discussions, il y a eu un oubli quelque part. Notre inquiétude au sujet de la confidentialité, et je crois que toute l'industrie a cette inquiétude, est liée aux plans de sûreté et aux propositions relatives à la sûreté. Si nous avons l'obligation de fournir ces plans et propositions à Transports Canada, alors la confidentialité de ces documents devrait être préservée. Je crois que Transports Canada a fait une erreur en omettant la notion de confidentialité dans le projet de loi C-3, alors qu'elle figurait dans les projets de loi C-26 et C-44.

Le sénateur Eyton : Votre présentation était sincère, cela ne fait aucun doute. Manifestement, vos inquiétudes sont légitimes et nous sommes ici pour tenter de les comprendre et d'en tenir compte. Certaines de vos affirmations m'ont fait tiquer. Vous avez parlé de ce que je décrirais comme une sorte de complot entre bureaucrates poursuivant un certain dessein. Pouvez-vous me donner des exemples de cela, outre le projet de loi auquel vous vous opposez?

M. Stamper : La semaine dernière, un appel d'offres a été présenté au nom de l'Ontario et du Canada concernant la gare de triage — l'étude sur le passage frontalier international de la rivière Detroit. Les personnes responsables de l'étude et du processus environnemental en vue de la construction d'un nouveau pont entre Detroit et Windsor sont exactement les mêmes que celles qui doivent examiner les demandes que nous présentons dans le cadre de nos projets. En ce qui concerne le document d'orientation, on nous avait promis une réponse pour le mois de mai. Or, nous l'avons reçue il y a environ une semaine et demie. Si le comité le souhaite, c'est avec plaisir que nous préparerons un document d'une page indiquant tous les problèmes rencontrés au cours des quatre dernières années en lien avec ce que vous appelez un « complot » et de ce que nous appelons un « plan bureaucratique ».

Mr. Moroun: Perhaps the words, "obvious and severe conflict" is more appropriate than "conspiracy." Please, we are not advocating a conspiracy theory. Rather, we are advocating a severe conflict. It is difficult when the other team also controls the referees, when, clearly, they trying to beat you and to run up the score on you. All the penalties are called on us.

Senator Eyton: You tend to look at the Canadian side of this and describe it as a kind of unitary ownership that one authority owns all of the bridges. In fact, there is quite a diversity of ownership in that federal, state, provincial, and municipal levels of government are involved. It is not fair to say that because they are not judge and jury. There are different and separate bodies involved. This proposed act is an attempt to try to give some consistency and framework for managing the international crossings of one kind or another.

The Ambassador Bridge is, of course, the biggest and best and vital to Canadian interests. My understanding is that bridge by itself accounts for 25 per cent of the goods traded between Canada and the U.S.

As soon as you say that, I know as a broken-down lawyer that there is no question about the legal or constitutional right of the Government of Canada to deal with international bridges and tunnels. In fact, it is a wonder to me that the federal government has been so slow. There have been previous attempts at this bill in various manifestations, but it is a wonder to me that it has taken so long to get here.

The bill tries to deal with security, efficiency, competition, safety and ownership, all of which, it seems to me, are legitimate concerns of the federal government.

On the other hand, I can see, and I think we should recognize here, the Ambassador Bridge has behaved well and done well under certain agreements. I personally support the purpose of the act and, in general, the provisions relating to the factors I just mentioned. However, I would like somehow to obtain some suggestion from you as to how the act can proceed. Some of your suggestions call for an exemption of the Ambassador Bridge. We have done a good job; we had the old legislation, leave us alone. However, I do not think that is in the cards.

The question is: What can we do with the act so that your concerns are fairly and properly treated? In particular, what can we do to ensure you are not penalized because you have invested a considerable amount of money trying to improve the bridge and now, in the middle of that process, a new process is being suggested under the act itself?

I am trying to obtain a *de minimis* suggestion from you as to how we can amend the bill in a way that would be fair and seemly of the Ambassador Bridge but still preserve the right of the federal government to manage the elements that exist. I do not think an exemption or exclusion is in the cards.

M. Moroun : Peut-être que les termes « conflit évident et sérieux » sont plus appropriés que « complot ». Nous ne disons pas qu'il y a un complot, mais plutôt un gros conflit. Il est difficile de jouer quand l'autre équipe contrôle les arbitres, lorsque, clairement, on tente de nous battre, de freiner notre élan. Nous prenons toutes les pénalités.

Le sénateur Eyton : Vous avez tendance à ne voir que le côté canadien de l'affaire et à penser qu'il y a un propriétaire unique, qu'un seul ordre de gouvernement possède tous les ponts. Dans les faits, il y a une multitude de propriétaires, et les gouvernements fédéral, d'État, provinciaux et municipaux ont une participation. Ce que vous dites est inexact, car ils ne sont pas juges et jurés. Différents organismes distincts participent au processus. Le projet de loi a pour but d'accroître la cohérence et de définir un cadre de travail pour la gestion des passages frontaliers de diverses natures.

Le pont Ambassador est, on le sait, le plus gros pont et le meilleur pont, et il est essentiel pour le Canada. Si je ne me trompe pas, 25 p. 100 des biens échangés entre le Canada et les États-Unis transitent par ce pont.

Cette information à elle seule permet de dire à un avocat fourbu comme moi qu'on ne peut remettre en question le droit constitutionnel du gouvernement du Canada d'intervenir au chapitre des ponts et tunnels internationaux. De fait, je me demande bien pourquoi le gouvernement fédéral a attendu si longtemps. Il y avait déjà eu des tentatives pour présenter un tel projet de loi, sous diverses formes, mais j'ignore pourquoi cela a pris autant de temps à en arriver jusqu'ici.

Le projet de loi porte sur les questions de la sûreté, de l'efficacité, de la concurrence, de la sécurité et de la propriété, qui me semblent toutes être des préoccupations légitimes de la part du gouvernement fédéral.

D'autre part, je peux comprendre, et je crois que nous devons le reconnaître ici, que le pont Ambassador a bien fonctionné dans le cadre de certains accords. Personnellement, j'appuie les objectifs poursuivis par le projet de loi et j'appuie en général les dispositions qui concernent les facteurs que je viens tout juste de mentionner. J'aimerais toutefois que vous fassiez des suggestions quant à la façon dont on pourrait aller de l'avant avec le projet de loi. Selon certaines de vos suggestions, le pont Ambassador devrait être exclu du champ d'application de la loi. Vous avez fait du bon travail; vous aviez l'ancienne loi, donc on peut vous laisser tranquille. Seulement, je ne crois pas que cela soit envisageable.

La question est la suivante : comment pouvons-nous revoir le projet de loi pour tenir compte de vos préoccupations de façon juste et appropriée? En particulier, que pouvons-nous faire pour que vous ne soyez pas pénalisés, compte tenu des sommes importantes que vous avez investies pour améliorer le pont et du fait qu'en cours de route, un nouveau processus est proposé conformément au projet de loi?

J'aimerais que vous suggériez une modification *de minimis* du projet de loi, une modification qui serait juste et convenable pour le pont Ambassador mais qui préserverait le droit du gouvernement fédéral de gérer les infrastructures existantes. Je ne crois pas qu'une exemption ou une exclusion soit possible.

Mr. Stamper: We would be glad to look at each individual clause of the bill.

We have gone on record in the House and with the Senate as saying we support the health and safety issues in the bill. We try, in simplest terms, to provide minimal amendments to achieve our goals.

If you would like us to look at the whole bill and propose amendments just to the sections we think do not apply to us, we would be glad to do that and work with Transport Canada.

We did not have problems with the health, safety and security issues of Bill C-26. You did not hear anything from us in that regard. Bill C-44 was a security, health and safety bill. Bill C-3 went way beyond that in the issues that concerned us. This bill is not the original security bill that was on the table prior to this government coming into power.

If you are asking us to look at it and say we will be part of the bill — we do not have any problems with the safety and security issues — we will be glad to do that and make recommendations to amendments that accomplish that.

The amendment in clause 57 to harmonize the U.S. process with the Canadian process is very important to us. It is the only way that we can be treated equally in the U.S. and in Canada. Our legislation from the early 1920s and all the amendments since then in the U.S. and Canada have recognized that the two countries' legislation are moulded together to create an international crossing, not half a bridge, but a complete international crossing. We do not want to see that destroyed, altered or unilaterally removed.

Senator Eyton: Would your concerns be satisfied if you could be assured that there was a timely and open consultation relative to the factors that are in play, followed by fair, timely and effective decision-making? Can the process be one that satisfies your needs?

Mr. Stamper: Are you referring to the regulation process or the statute itself?

Senator Eyton: I am referring to the administrative decision-making under the bill as proposed.

Mr. Stamper: With the way the bill is presently proposed, we have a problem with the retroactive intent of clause 57. That one line was written for our proposals that are in front of the government. We have a real issue with clause 57 not being amended to match the U.S. legislation. We do not have a problem with the other issues in the bill that apply to us.

M. Stamper : Nous nous pencherons avec plaisir sur les dispositions du projet de loi.

Nous avons participé à des séances de la Chambre et du Sénat pour témoigner de notre soutien aux dispositions relatives à la santé et à la sûreté dans le projet de loi. Nous essayons, en gros, de proposer des modifications mineures pour atteindre nos buts.

Si vous souhaitez que nous jetions un coup d'œil à l'ensemble du projet de loi et que nous propositions des modifications aux articles qui, selon nous, nous concernent, nous serions heureux de le faire et de travailler avec Transports Canada.

Nous ne voyions aucun inconvénient aux questions relatives à la santé et à la sûreté abordées dans le projet de loi C-26. Vous n'avez reçu aucun commentaire de notre part à ce sujet. Le projet de loi C-44 était axé sur la santé et la sûreté. Le projet de loi C-3 va bien plus loin pour ce qui est des questions qui nous concernent. Ce projet de loi n'est pas le même que celui qui avait été présenté avant l'entrée en fonctions du gouvernement actuel.

Si vous nous demandez de nous pencher sur le projet de loi et de dire que nous y participerons — nous ne voyons aucun inconvénient aux questions liées à la sûreté — nous serons heureux de le faire et de recommander des modifications à cet effet.

La modification de l'article 57 pour harmoniser les processus américain et canadien est très importante pour nous. C'est la seule façon de nous assurer que nous bénéficierons du même traitement aux États-Unis et au Canada. Depuis le début des années 1920, les lois canadiennes et américaines et leurs modifications reconnaissent que les lois des deux pays s'imbriquent pour désigner un seul passage international. On ne parle pas d'un demi-pont, mais d'un passage international entier. Nous ne voulons pas que cela soit anéanti, modifié ou retiré de façon unilatérale.

Le sénateur Eyton : Est-ce que vos inquiétudes seraient apaisées si vous aviez l'assurance que des consultations ouvertes avaient eu lieu en temps opportun en ce qui a trait aux facteurs qui entrent en jeu, et qu'un processus de décision juste, opportun et efficace était entamé par la suite? Serait-ce une façon de faire qui répondrait à vos besoins?

M. Stamper : Faites-vous référence au processus de réglementation ou à la loi elle-même?

Senator Eyton : Je fais référence au processus de décision administrative conformément au projet de loi proposé.

M. Stamper : Nous désapprouvons le caractère rétroactif de l'article 57 du projet de loi dans sa forme proposée. Cette ligne a été rédigée pour tenir compte de nos propositions qui sont actuellement examinée par le gouvernement. Nous sommes en total désaccord avec l'article 57 tel qu'il est en ce moment et avec l'éventualité qu'il ne soit pas modifié pour aller dans le sens de la loi américaine. Nous ne voyons pas d'inconvénient aux autres éléments du projet de loi qui nous concernent.

· We appreciate the comments that Transport Canada has made about ownership and its concern with respect to al Qaeda owning the bridge. We understand that. We do not have a problem with that.

This bill has such broad language for the discretion of the minister that, as Mr. Moroun pointed out; it is a loaded gun that would be used against us.

Mr. Moroun: Just to emphasize that, again, we are not advocating there is a conspiracy here. The Minister of Transport is firmly in support of a government or P-3 type bridge less than a mile away from our bridge, and his people at the ministry are working very hard to build and design that bridge.

At the same time, we have before the minister and before his Transport department an environmental application requesting the environmental clearance for us to build our new span next to our existing bridge. That conflict wakes you up in the morning.

In that respect, if there could be a change made to the process that you are discussing that would eradicate a conflict of interest, theoretically we could support that.

Senator Eyton: That is the sort of answer I was looking for. Thank you.

Senator Mercer: I am a little conflicted here because the bill is introduced by a Conservative government who is pro-business. I am a left-wing Liberal, and I seem to find myself on the side of defending the private enterprise, which is okay. I find it an interesting juxtaposition.

I am confused. This has become a much more complex and acrimonious process from when I first read the bill. They are talking about building a new span less than a mile away.

Mr. Moroun: Correct.

Senator Mercer: I have been to Windsor and to the beginnings of your bridge by the University of Windsor while I was speaking there. I have taken a tour of the neighbourhood. One of the major problems in Windsor is the fact that the crossings are not connected to the highways on the Ontario side. I know there has been some discussion with the Province of Ontario dealing with the Government of Canada about rectifying that situation.

Will that bridge be towards downtown or further out?

Mr. Stamper: The new bridge will be further west.

Senator Mercer: Away from downtown?

Mr. Stamper: That is correct.

Senator Mercer: Where is the link between Highway 401 with a crossing of the Detroit River?

Mr. Stamper: The plan for the government-proposed bridge is to finish Highway 401 to the new bridge, not to our bridge. That is a continued way to take traffic away from the Ambassador

Nous sommes bien conscients des commentaires qu'a faits Transports Canada concernant la propriété et le risque qu'Al-Qaida prenne possession du pont. Nous sommes conscients de ce risque. Nous n'avons aucun problème avec ça.

Le texte du projet de loi est vague et laisse de la marge de manœuvre au ministre à un point tel que, comme l'a mentionné M. Moroun, c'est un fusil chargé qui pourrait être tourné contre nous.

M. Moroun : Je souhaite le dire encore une fois, nous n'alléguons pas qu'il y a complot. Le ministre des Transports est très favorable à la construction d'un pont par le gouvernement ou dans le cadre d'un PPP à moins d'un mile du nôtre, et au sein du ministère, ses collaborateurs travaillent avec ardeur au projet de conception et de construction de ce pont.

Parallèlement, nous avons présenté une demande d'approbation au point de vue de l'environnement au ministre des Transports et à son ministère en vue de la construction d'une nouvelle travée pour notre pont existant. Cette situation de conflit me réveille le matin.

Sur ce plan, s'il était possible de modifier le processus dont vous parlez pour neutraliser tout conflit d'intérêt possible, nous pourrions être d'accord, en principe.

Le sénateur Eyton : C'est le genre de réponse que je souhaitais obtenir. Merci.

Le sénateur Mercer : Je suis un peu tiraillé, parce que le projet de loi a été présenté par un gouvernement conservateur, qui favorise l'entreprise privée. Je suis un libéral de gauche, et je me retrouve dans une position où je dois défendre l'entreprise privée, et c'est bien ainsi. Je trouve cette juxtaposition intéressante.

Je suis confus. Le processus est beaucoup plus complexe et soulève beaucoup plus d'acrimonie que ce qu'il y paraissait lorsque j'ai lu le projet de loi en premier lieu. On parle de construire une nouvelle travée à moins d'un mile.

M. Moroun : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Je suis allé au pied de votre pont à Windsor, près de l'Université de Windsor, où je devais faire une allocution. J'ai vu les environs. Le fait que les passages frontaliers ne sont pas reliés aux autoroutes du côté de l'Ontario est un des grands problèmes à Windsor. Je sais que des discussions ont eu lieu entre la province de l'Ontario et le gouvernement du Canada en vue de remédier à cette situation.

Est-ce que ce pont sera près du centre-ville ou plus loin?

M. Stamper : Le nouveau pont sera situé plus à l'ouest.

Le sénateur Mercer : En s'éloignant du centre-ville?

M. Stamper : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Où se situe la jonction entre l'autoroute 401 et un passage frontalier au-dessus de la rivière Detroit?

M. Stamper : Selon le projet de pont proposé par le gouvernement, l'autoroute 401 sera prolongée jusqu'au nouveau pont, pas jusqu'à notre pont. Cela s'inscrit dans une tentative

Bridge. As I said earlier, I would be glad to put together a one-page briefing note about this for this committee. This is not just pie in the sky. These things have been going on for a long time.

Senator Mercer: That being said, as I have read, you are well down the road in your plans to build a replacement for the Ambassador Bridge on property that you currently own with your own money, with zero dollars from the Government of Canada and with zero dollars from the Government of the United States or the State of Michigan or Province of Ontario dollars; is that correct?

Mr. Stamper: That is correct.

Senator Mercer: When you build that bridge, and I assume this as a tourist looking at the bridge, that that new bridge will be to the west of the current bridge.

Mr. Stamper: That is correct.

Senator Mercer: It will be closer to wherever Highway 401 connects to the Detroit River.

Mr. Stamper: That is correct.

Senator Mercer: I am confused about having the presidential warrant in the documents you have presented. Here is a letter from the United States State Department, Bureau of Western Hemisphere Affairs. I love the titles the Americans come up with. Better known as the Canadian desk I suppose.

The part I wish to note, which is the part that you have conveniently highlighted for us, is:

Specifically the House Report provides that the International Bridge Act 'should not be construed to adversely affect the rights of those operating bridges previously authorized by Congress to repair, replace, or enlarge existing bridges.'

If we are supposed to be putting in place legislation that is complementary to the presidential warrants, which is the stated desire by Transport Canada, this does not work for me. This does not seem to be complementary. Am I correct in my assumption?

Mr. Stamper: Are you asking whether the current Bill C-3 is complementary to the U.S.?

Senator Mercer: Yes.

Mr. Stamper: No, not at all. It is opposite of the U.S.

Senator Mercer: At the hearing of this committee when Minister Cannon kindly came and testified, one of my questions to him, and I think one of Senator Phalen's questions to him, was about his meeting with the owners of the Ambassador Bridge, who are you people. He said at that time that he would meet with representatives of the Ambassador Bridge at any time as time would permit, but he still has not done that; right?

Mr. Stamper: We have sent two letters to the minister since that hearing and have not received a response, other than one of our consultants talked to a Transport Canada individual who said

constante de réduire la circulation sur le pont Ambassador. Comme je l'ai dit plus tôt, il me ferait plaisir de remettre un document d'une page à ce sujet au comité. Ce ne sont pas des paroles en l'air. Ce genre de situation dure depuis longtemps.

Le sénateur Mercer : Cela dit, selon ce que j'ai lu, vous êtes bien avancés dans votre projet de construction d'un pont de remplacement pour le pont Ambassador sur votre propriété, que vous avez achetée avec votre argent, sans obtenir un sou du gouvernement du Canada, du gouvernement des États-Unis, de l'État du Michigan ou de la province de l'Ontario; est-ce exact?

M. Stamper : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Lorsque ce pont sera construit, disons que je suis un touriste et que je regarde le pont, il sera situé à l'ouest du pont existant.

M. Stamper : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Il sera situé plus près de la jonction entre l'autoroute 401 et le passage de la rivière Detroit.

M. Stamper : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Je suis perplexe au sujet de la garantie américaine figurant dans les documents que vous avez présentés. Nous avons ici une lettre du Bureau of Western Hemisphere Affairs, du département d'État des États-Unis. J'adore les noms que dénichent les Américains. Je suppose qu'il est mieux connu sous le nom de bureau canadien.

La partie dont j'aimerais parler est celle que vous avez pris soin de souligner pour nous, et je cite :

Précisément, le rapport de la Chambre prévoit que l'International Bridge Act « ne devrait pas être interprété d'une façon qui portera préjudice aux exploitants des ponts qui ont déjà été autorisés par le Congrès à réparer, remplacer ou élargir des ponts existants ».

Si le but est d'adopter une loi complémentaire aux garanties américaines, ce que souhaite Transports Canada selon ses dires, alors ça ne fonctionne pas selon moi. Cela ne me semble pas complémentaire. Ai-je raison?

M. Stamper : Vous demandez si le projet de loi C-3 est, dans sa forme actuelle, complémentaire aux dispositions américaines?

Le sénateur Mercer : Oui.

M. Stamper : Pas du tout. Il va à l'encontre des dispositions américaines.

Le sénateur Mercer : Lorsque le ministre Cannon a gentiment accepté de venir témoigner, une des questions que je lui ai posées, et une des questions que lui a posées le sénateur Phalen, je crois, concernait la rencontre prévue avec les propriétaires du pont Ambassador, c'est à dire vous. Il avait alors dit qu'il rencontrerait les représentants du pont Ambassador à tout moment, lorsque le temps le permettrait, mais il ne l'a toujours pas fait, n'est-ce pas?

M. Stamper : Nous avons envoyé deux lettres au ministre depuis cette séance et nous n'avons pas reçu de réponse, si ce n'est qu'un de nos experts-conseils a parlé à un fonctionnaire de

he is not interested in meeting until the DRIC study is complete; until the competing bridge process is finished, he is not interested in meeting with us.

Senator Mercer: You may not know this, but you are more of an expert in constructing bridges than I am. What is the approximate cost of the new bridge?

Mr. Stamper: According to the study itself, \$1.3 billion for the Canadian half and \$1.1 billion or \$1.2 billion for the American half.

Senator Mercer: Are those Canadian or U.S. dollars?

Mr. Stamper: I am referring to the dollars of each country.

Senator Mercer: Are we talking roughly \$2.5 billion that will be funded by the Government of Canada and by the Government of the United States?

Mr. Stamper: I think, based on the most recent newspaper articles quoting Minister Cannon, some type of a P-3 relationship where the Government of Canada puts money in and a private company puts money in.

Senator Mercer: What about the government of the United States?

Mr. Stamper: The Government of the United States has not made any comments about its intent to put money in or not put it in.

Senator Mercer: What about the State of Michigan?

Mr. Stamper: The State of Michigan has passed legislation, after holding hearings like this, which stipulates that no additional money can go into the DRIC study.

Senator Mercer: If we are to have a P-3 bridge — I am not against the P-3 concept entirely, although I do have some problems with it — where would the rest of the money come from? If it is \$1.3 billion for the Canadian half of the bridge, we cannot build the bridge halfway across the river, and it is \$1.2 billion for the American side and the State of Michigan has said no, and the U.S. government does not have a history of putting money into bridges, if I understand correctly, how does the other half of the bridge get built?

Mr. Stamper: I believe the hope is that a private party will step up, put the money in and pay the bonds through toll collection. For a competing bridge to spend \$3 billion and pay the amount of debt on that \$3 billion, the tolls at all the border crossings will go up considerably because that bridge's future is tied to taking part of our business, part of the Detroit Tunnel business and part of the Blue Water Bridge business to make it successful. We have run the numbers and supplied the information to the State of Michigan, and I would be glad to supply it to this committee. The cost of building this bridge will drive the toll structure up at least three times to pay the bonds on a new bridge.

Transports Canada selon qui aucune rencontre n'était prévue avant la complétion de l'étude sur le PIRD; il ne souhaite pas nous rencontrer avant la fin du processus concernant l'autre pont.

Le sénateur Mercer : Peut-être n'êtes-vous pas au courant, mais vous en savez plus que moi sur la construction de ponts; quel serait le coût du nouveau pont, approximativement?

M. Stamper : Selon les données de l'étude elle-même, il en coûterait 1,3 milliard de dollars pour la portion canadienne, et 1,1 ou 1,2 milliard de dollars pour la portion américaine.

Le sénateur Mercer : Est-ce en dollars canadiens ou américains?

M. Stamper : Les chiffres sont donnés en dollars de chaque pays respectivement.

Le sénateur Mercer : Est-ce qu'on parle d'environ 2,5 milliards de dollars qui seront fournis par le gouvernement du Canada et celui des États-Unis?

M. Stamper : Selon les articles de journaux les plus récents qui citent le ministre Cannon, je crois qu'on envisage une forme de PPP, dans le cadre duquel le gouvernement investit et une entreprise privée investit.

Le sénateur Mercer : Et du côté du gouvernement des États-Unis?

M. Stamper : Le gouvernement des États-Unis n'a fait aucun commentaire quant à la question de savoir s'il investira ou non.

Le sénateur Mercer : Qu'en est-il de l'État du Michigan?

M. Stamper : Après avoir tenu des séances comme celle d'aujourd'hui, l'État du Michigan a adopté une loi stipulant qu'aucune somme additionnelle ne sera accordée dans le cadre de l'étude sur le PIRD.

Le sénateur Mercer : Si nous devons avoir pont dans le cadre d'un PPP — je ne suis pas entièrement opposé au concept de PPP, mais j'ai quelques réserves à ce sujet — d'où proviendrait le reste de l'argent? Il en coûterait 1,3 milliard de dollars pour la portion canadienne, et comme nous ne pouvons construire une seule moitié de pont au-dessus de la rivière, il en coûterait 1,2 milliard de dollars pour la portion américaine. Cela dit, étant donné que l'État du Michigan n'est pas d'accord et que le gouvernement américain n'a jamais vraiment investi dans les ponts, si je comprends bien, comment l'autre moitié du pont sera-t-elle construite?

M. Stamper : J'imagine qu'on espère que des intérêts privés se présenteront, qu'ils fourniront l'argent nécessaire et qu'ils paieront les obligations grâce aux droits. Si la construction d'un pont concurrent entraîne des coûts de 3 milliards de dollars, le remboursement d'une dette aussi élevée nécessitera une hausse considérable des droits aux passages frontaliers, étant donné que le succès de ce pont reposera sur l'appropriation d'une partie de nos activités, d'une partie des activités du tunnel de Detroit Tunnel et du pont Blue Water. Nous avons fait les calculs et fourni les résultats à l'État du Michigan, et c'est avec plaisir que je pourrais vous les fournir. Compte tenu des coûts de construction

Senator Mercer: In your best guess, what would the tolls have to be on the new bridge to meet those obligations?

Mr. Stamper: Three times what they are now.

Senator Mercer: Where are they now?

Mr. Stamper: Car tolls today are \$3 U.S. and \$4 Canadian, so it will be three times that just to pay the bond payments.

Senator Mercer: That would be on the new bridge. What are the tolls on your bridge?

Mr. Stamper: On our bridge they are \$3 and \$4. If we lose half of our business, our tolls will have to go up to pay our expenses.

Mr. Moroun: That is where Bill C-3 comes in because up until now the Transport Minister has not had the authority to dictate what the tolls will be at all the border crossings. One of the ways that helps keep the dream alive for a competitor bridge down the road from us is the fact that now they can say: Well, Ambassador Bridge, your new tolls for this will be that, and the new tolls at the new bridge will be this, and the new tolls at the other existing bridges and border crossings will be that, because without that assurance the bondholders will not buy the bonds. They need the assurance for the new bridge.

Senator Mercer: Would you not have to issue bonds to finance the new Ambassador Bridge?

Mr. Moroun: Yes, we will.

Senator Mercer: Do you have a record of bond issuing?

Mr. Moroun: We have financial consultants and we have the ability to finance our project with our existing tolls and existing traffic volumes.

Senator Mercer: I still do not understand why we have this proposed legislation.

The Chairman: We will have the senior officers back at one of our meetings.

Senator Tkachuk: We had the Mayor of Windsor attend here last week and we saw pictures of traffic backup well into the city. It looked like a disaster. We do have traffic issues and backups, obviously. Were those old pictures?

Mr. Stamper: Those were old pictures with snow on the ground, and we have not had snow in Windsor this year. Those pictures are at least two years old. We did not have that kind of problem in Windsor after we built additional booths for U.S. Customs and opened them at the end of 2004. The mayor tried to present you with an old reality; it is not the current reality at the border today.

de ce pont, les droits devront au moins être du triple des droits requis pour rembourser les obligations prises sur un nouveau pont.

Le sénateur Mercer : Selon vous, à combien devraient s'élever les droits pour répondre aux critères?

M. Stamper : Ils devraient être trois fois plus élevés.

Le sénateur Mercer : À combien s'élèvent-ils en ce moment?

M. Stamper : Ils sont de 3 \$US et de 4 \$CAN pour les automobiles, et il faudra les tripler seulement pour faire les paiements sur les obligations.

Le sénateur Mercer : Ce montant serait exigé pour le nouveau pont. Quels sont les droits à votre pont?

M. Stamper : Ils sont de 3 \$ et de 4 \$. Si la circulation diminue de moitié, nous devons les accroître en conséquence pour couvrir nos dépenses.

M. Moroun : Voilà où le projet de loi C-3 entre en jeu, parce que jusqu'ici, le ministre des Transports n'avait pas le pouvoir de fixer les droits exigés à l'ensemble des passages frontaliers. Pour eux, une des façons de maintenir l'espoir qu'un pont concurrent voit le jour à quelques pas de nous est de se donner le droit de dire que les droits seront de tant au pont Ambassador, de tant au nouveau pont et de tant aux autres ponts et passages frontaliers existants, parce que sans cette garantie, personne n'achètera les obligations. Ils ont besoins de garanties pour le nouveau pont.

Le sénateur Mercer : Ne devriez-vous pas émettre des obligations pour financer le nouveau pont Ambassador?

M. Moroun : Si, nous le devons.

Le sénateur Mercer : Avez-vous déjà émis des obligations?

M. Moroun : Nous consultons des experts-conseils et nous pouvons financer notre projet avec les droits générés par la circulation actuelle.

Le sénateur Mercer : Je ne comprends toujours pas pourquoi ce projet de loi est proposé.

La présidente : De hauts gestionnaires assisteront à nouveau à une de nos réunions.

Le sénateur Tkachuk : Le maire de Windsor était ici la semaine dernière et nous avons vu des photos de bouchons de circulation qui s'étendent loin dans la ville. Cela semblait désastreux. Nous avons manifestement des problèmes de trafic, des bouchons de circulation. Est-ce qu'il s'agissait de vieilles photos?

M. Stamper : Ces photos ont été prises il y a longtemps, car il y avait de la neige et nous n'avons pas eu de neige à Windsor cette année. Ces photos ont été prises il y a au moins deux ans. Nous n'avons plus expérimenté ce genre de problème à Windsor depuis la mise en place, à la fin de 2004, de postes d'inspection additionnels pour les besoins des autorités douanières américaines. Le maire vous a fait le portrait de l'ancienne situation, et non de la situation actuelle à la frontière.

Senator Tkachuk: Just so that committee members understand the process, is there anything stopping the government from building a new bridge under the present legislation? Could the government build a bridge in competition with you?

Mr. Stamper: No. Let me say this: We compete with the government now in Sarnia and Detroit.

Senator Tkachuk: That is not my question. If the government wishes to build a new bridge down the road there is nothing under the present legislation to stop the government from doing so.

Mr. Stamper: That is correct.

Senator Tkachuk: How will this legislation change that situation?

Mr. Stamper: Mr. Moroun can speak to this. It allows them to control where the traffic goes.

Senator Tkachuk: Under the present legislation, the government cannot determine the traffic flow.

Mr. Stamper: That is correct. We can compete if it is a fair, level competition. Bill C-3 creates an environment for Transport Canada to decide what the toll structures will be, where the traffic will go, what traffic each bridge can handle or from which bridge the traffic will be restricted. Micromanagement in that bill allows the government to compete with us in a very conflicted way. It gives the government the legal ability to direct the traffic and set the toll charges.

Senator Tkachuk: You cannot do that now with a separate piece of legislation. In other words, at present, the government could not decide to build another bridge exclusively for trucks.

Mr. Stamper: Under the present legislation that would be considered an expropriation of our business. The government is trying to pass a law that gives it a legal right to ensure that a government-sponsored bridge can survive by taking away traffic and tolls from the other existing border crossings. That is the intent of Bill C-3.

Mr. Moroun: Right now, how does a customer choose a border crossing? There are number of reasons for the customer's choice. How much does it cost to cross? What is the toll? What is the mileage differential between my point A and my point B if I pick this crossing or that crossing? How long is the wait at the border crossing? In other words, how much has that border crossing invested in inspection plaza, booths and facilities for Canada customs and U.S. Customs so that I can get over the crossing in a fast and expeditious way? What other kinds of facilities does that border crossing have? Does it have a rest stop, bathrooms, and a place to get out of the car and let the dog out, take the baby out of the car seat, and grab a cup of coffee, what have you? Those are

Le sénateur Tkachuk : Pour que les membres du comité comprennent bien le processus, pourriez-vous nous dire s'il y a quoi que ce soit dans la loi actuelle qui pourrait freiner le gouvernement dans la réalisation de son projet de construction d'un nouveau pont? Est-ce que le gouvernement pourrait construire un pont concurrent au vôtre?

M. Stamper : Non. Permettez-moi de dire ceci : nous sommes actuellement en situation de concurrence avec le gouvernement à Sarnia et à Detroit.

Le sénateur Tkachuk : Vous n'avez pas répondu à ma question. Si le gouvernement souhaite construire un nouveau pont un peu plus loin, rien dans la loi actuelle ne l'empêche de le faire.

M. Stamper : C'est exact.

Le sénateur Tkachuk : En quoi ce projet de loi changera la situation?

M. Stamper : M. Moroun pourrait répondre à cette question. La loi leur permettra de diriger la circulation.

Le sénateur Tkachuk : En vertu de la loi actuelle, le gouvernement ne peut agir sur la circulation.

M. Stamper : C'est exact. Nous ne pouvons être concurrentiels que si les règles du jeu sont équitables. Selon les dispositions du projet de loi C-3, Transports Canada pourra décider de la structure de fixation des droits, de la répartition de la circulation, de la circulation que chaque pont pourra supporter ou des ponts où la circulation sera restreinte. Le projet ouvre la voie à une ingérence et permet ainsi au gouvernement de nous livrer une concurrence inégale. Il donne au gouvernement le pouvoir juridique de diriger la circulation et de fixer les droits.

Le sénateur Tkachuk : Aucun texte de loi distinct ne permet actuellement qu'une telle situation se produise. En d'autres termes, actuellement, le gouvernement ne pourrait décider de construire un nouveau pont exclusivement destiné aux camions.

M. Stamper : Conformément à la loi actuelle, cela serait considéré comme une expropriation de nos activités. Le gouvernement tente d'adopter une loi qui lui donnerait le droit de faire en sorte qu'un pont géré par l'État survive en s'appropriant une partie de la circulation et des droits associés à des passages frontaliers existants. Voilà le sens du projet de loi C-3.

M. Moroun : En ce moment, sur quoi l'utilisateur se fonde-t-il pour choisir le passage frontalier qu'il empruntera? La décision des usagers repose sur différents facteurs. Quel est le prix d'un passage? Quel est le droit exigé? Quelle est la distance à parcourir entre le point A et le point B si j'emprunte tel passage plutôt qu'un autre? Quel est le délai d'attente au passage? En d'autres termes, combien d'argent a-t-il été investi dans les esplanades et postes d'inspection et les autres installations des autorités douanières canadiennes et américaines pour accélérer mon passage? De quels autres types d'installations le passage frontalier est-il doté? Y a-t-il une halte routière, un endroit où on peut s'arrêter pour promener son chien, sortir le bébé de son siège, et prendre un

all part of the normal decisions that the travelling public and commercial transport carriers make in deciding which border crossing to use. That is the way it has been forever.

Bill C-3 gives the Minister of Transport the ability to infringe on that normal decision-making process. Imagine the Minister of Transport deciding that at the London, Ontario junction of Highway 401 and Highway 402 all trucks flow into the truck marshalling yard managed by Transport Canada. "Let me see your bill of lading. Oh, you are going to the north side of Detroit; you take the Blue Water Bridge. You head down Highway 402 to Sarnia. Oh, you are going to Toledo, Ohio; you take the new bridge less than a mile away from the Ambassador Bridge, because that is a little closer to Toledo by about 300 feet. You are a car, so we will still allow you to use the Ambassador Bridge; go ahead."

That type of power and edict is contained in Bill C-3. I understand that the government might not use that power, but again, when someone pulls a gun, you have to assume that you will get shot. If you do not, you are liable to end up dead. Those are our concerns with Bill C-3. Up until now, the decision-making process by which customers decide on which border crossing to choose has been a decision made of their own free will.

Senator Tkachuk: You talked about the permit process, and you mentioned that the United States permit process was for new operations. In other words, the previous border crossings already administered were under old legislation, and the permit process was for new operations. Are most of the U.S. border crossings public-private partnerships, or are they private, or are they mostly public facilities?

Mr. Stamper: The U.S. border crossings are mostly public today, similar to what is happening in Canada and for the same reasons. Those border crossings went bankrupt, and the governments took them over, save only the Detroit-Windsor tunnel.

Mr. Moroun: The U.S. half is privately owned.

Mr. Stamper: The permit process has developed in the U.S. by saying, "We will issue a permit for the corridor. We want to know that the corridor is in the right geographical area for the good of the U.S. We want to know that the corridor is needed. We want to know that that corridor will not affect an existing corridor." The presidential permit being issued says, "We the U.S. have looked at that and said the corridor is good." That is why the current presidential permit process says, "We are not going to affect or remove rights that a current corridor has because we issued that right to be there."

Canada, with Bill C-3, is trying to say, "We are not just concerned about the corridor, but we want to micromanage the whole border. We want to be able to dictate trucks travelling from Toronto to Chicago." The mileage to go through Port Huron and

café? Qu'est-ce qui est offert? Il s'agit d'autant de questions que se pose d'ordinaire un voyageur ou un transporteur commercial pour choisir le passage frontalier qu'il empruntera. C'est comme ça depuis toujours.

Le projet de loi C-3 donne au ministère du Transport le pouvoir d'influer sur un processus de décision normal. Supposons que le ministre des Transports décide qu'à la jonction des autoroutes 401 et 402, à London, Ontario, tous les camions doivent passer par la zone de triage gérée par Transports Canada. « Voyons voir ce connaissance. Oh, vous allez du côté nord de Detroit; prenez le pont Blue Water. Prenez l'autoroute 402 vers Sarnia. Oh, vous allez à Toledo, Ohio; prenez le nouveau pont, à moins d'un mile du pont Ambassador, parce que c'est plus près d'environ 300 pieds de Toledo. Vous conduisez une automobile, donc vous pouvez continuer à prendre le pont Ambassador; circulez. »

Le projet de loi donne ce genre de pouvoir. Je reconnais que le gouvernement n'utilisera peut-être pas ce pouvoir, mais encore une fois, quand une personne dégage une arme, vous devez vous préparer à l'éventualité d'un coup de feu. Sinon, vous risquez de mourir. Voilà quelles sont nos inquiétudes au sujet du projet de loi C-3. Jusqu'ici, les usagers décidaient librement des passages frontaliers qu'ils empruntaient.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez parlé du processus de délivrance des permis, indiquant que le processus américain concernait les nouvelles activités. En d'autres termes, l'ancienne loi régit les passages frontaliers déjà exploités auparavant, et le processus de délivrance de permis s'applique aux nouvelles activités. Est-ce que la plupart des passages frontaliers américains sont des partenariats public-privé, sont-ils privés, ou sont-ils publics pour la plupart?

M. Stamper : De nos jours, la plupart des passages frontaliers américains sont publics, comme c'est le cas au Canada, pour les mêmes motifs. Ces passages frontaliers ont fait faillite puis ont été repris par l'État, à l'exception du tunnel entre Detroit et Windsor.

M. Moroun : La portion américaine appartient à des intérêts privés.

M. Stamper : Les États-Unis, dans le cadre du processus de délivrance de permis, se sont dit ceci : « Nous délivrerons un permis pour le corridor. Nous voulons nous assurer que l'emplacement géographique du corridor convient aux États-Unis. Nous voulons nous assurer que le corridor répond à un besoin. Nous voulons nous assurer que le corridor ne nuira pas à un corridor existant. » Lorsqu'un permis présidentiel est délivré, cela signifie que les États-Unis se sont penchés sur la question et que le corridor est adéquat. C'est pourquoi dans le processus de délivrance de permis présidentiel, les droits que possède un corridor existant ne seront ni diminués ni retirés, parce que les États-Unis ont déjà autorisé la présence de ce corridor à cet endroit.

Avec le projet de loi C-3, le Canada cherche à dire qu'il veut microgérer non seulement le corridor, mais la frontière toute entière. Il veut pouvoir dicter l'itinéraire des camions voyageant de Toronto à Chicago. La distance à parcourir de Port Huron au

the Ambassador is almost identical, and people make up their minds based on service and all the other things that Mr. Moroun said. Transport Canada is trying to say, "We do not want that to happen any more. We want to manage the whole border and do things in a micromanagement way according to how we see fit to do it." That is fine when the government owns the facilities and can subsidize them, but no one has ever subsidized the Ambassador Bridge. Everything we have ever done has been with our private dollars, including coming out of bankruptcy. We are saying, "Put us on a level playing field, and we will compete with the government. Do not give the government the right to dictate every play on the board, including ours, and then compete with us."

Senator Tkachuk: A border is a different situation. The border crossing that you manage is a trade border crossing, so you have massive amounts of trucks moving goods back and forth across the border.

Mr. Stamper: And cars, I would like to add.

Senator Tkachuk: As well as a tremendous amount of automobiles. Governments control traffic all the time. They control where the railroads go. There are signs on the roads that say, "Trucks use this road," and trucks have to use that road. I know what it is like travelling in a vehicle where there are so many trucks that you fear for your safety half the time because you are very concerned about these huge vehicles, and maybe we should not worry about it, but people obviously do.

Of course, the trucks have problems at borders crossings that cars do not. We can get in the car and go to Detroit to see a baseball game. Trucks are going for commercial reasons, so what is wrong with routing trucks one way and cars another? For safety and security reasons and for moving passenger traffic quickly, that would be the best solution.

What is wrong with governments making those decisions? They make such decisions for highways. In the city of Saskatoon, there are truck routes. Trucks can only go a certain way; they cannot go downtown. They have to take the ring road to go to Edmonton. What is wrong with doing that for the Ambassador Bridge?

Mr. Stamper: They have a right to do that under statute regulations under certain conditions today. They are asking for additional rights in Bill C-3 at the discretion of the minister, rather than to create truck lanes or truck routes as the current legislation provides. Bill C-3 takes it out of the legislative process and gives the minister the discretion to do whatever he wants.

Senator Tkachuk: That is because it is a border.

Le pont Ambassador est pratiquement la même, ce qui fait que les gens prennent une décision en fonction des services offerts et de tous les autres facteurs que M. Moroun a mentionnés. Transports Canada tente de dire qu'il veut changer la façon de faire actuelle, gérer l'ensemble de la frontière et gérer le moindre détail à sa convenance. C'est fort bien lorsque le gouvernement est propriétaire des installations et qu'il peut les subventionner, mais personne n'a jamais subventionné le pont Ambassador. Les projets que nous avons réalisés ont toujours été financés par des fonds privés, qui nous ont aussi permis de sortir de la faillite. Nous vous demandons d'établir des conditions offrant des chances égales à tous et nous affronterons la concurrence du gouvernement. Ne permettez pas au gouvernement de dicter toutes les règles, incluant les nôtres, pour ensuite nous faire concurrence.

Le sénateur Tkachuk : Une frontière représente une situation différente. Le poste frontalier que vous gérez est un endroit où de nombreux échanges commerciaux se font, où une énorme quantité de camions transportant des marchandises vont et viennent d'un côté à l'autre de la frontière.

M. Stamper : Et de voitures, devrais-je ajouter.

Le sénateur Tkachuk : Ainsi qu'un nombre colossal de voitures. Il n'y a rien d'inhabituel à ce que les gouvernements contrôlent la circulation. Ce sont eux qui déterminent l'itinéraire des trains. Il y a des panneaux indicateurs le long des routes sur lesquels on peut lire : « Voie pour les camions » et les camionneurs doivent emprunter cette route. Je sais ce que c'est que de voyager en automobile et d'être entouré de tellement de camions que vous craignez souvent pour votre sécurité en raison de l'énorme taille de ces véhicules. Il n'y a peut-être pas lieu de s'inquiéter, mais de toute évidence, les gens n'aiment pas se trouver dans une mer de camions.

Bien entendu, les problèmes ne sont pas les mêmes pour les camions que pour les automobiles. Nous pouvons aller en voiture à Detroit pour voir une partie de baseball. Les camions se déplacent pour des raisons commerciales, donc quel mal y a-t-il à diriger les camions d'un côté et les automobiles de l'autre? Ce serait la meilleure solution, pour assurer une plus grande sécurité et faciliter la circulation du côté des automobilistes.

Pourquoi le gouvernement ne devrait-il pas prendre de telles décisions? Ils en prennent pour les autoroutes. Dans la ville de Saskatoon, il y a des voies réservées aux camions. Les camions doivent suivre un certain trajet, ils ne sont pas autorisés à passer par le centre-ville. Ils doivent prendre la voie de contournement pour se rendre à Edmonton. Qu'y a-t-il de mal à établir des mesures semblables pour le pont Ambassador?

M. Stamper : À l'heure actuelle, le gouvernement est autorisé à prendre de telles mesures dans certaines circonstances, en vertu de certains règlements. Il demande maintenant, aux termes du projet de loi C-3, des droits additionnels accordés à la discrétion du ministre, plutôt que de créer des voies ou des routes réservées aux camions, comme le prévoit la législation actuelle. Le projet de loi C-3 retire ce pouvoir du processus législatif et confère au ministre le pouvoir discrétionnaire d'agir comme bon lui semble.

Le sénateur Tkachuk : C'est parce qu'il s'agit d'une frontière.

Mr. Stamper: It is because Bill C-3 gives them the right to make those decisions.

Senator Tkachuk: A minister of highways can do that in a province, too. He does not need legislation to do that.

Mr. Stamper: There is legislation that sets out how to do that.

Senator Tkachuk: This bill gives the same right to the Minister of Transport that a minister of highways in Ontario has to stipulate which highways will be used by trucks and which by cars. That is a normal ministerial power.

Mr. Moroun: First, our business is owning the road. Trucks are currently allowed to use the Ambassador Bridge and have been since its inception. Since our business is owning the road, taking that away would be an expropriation. The government can do that but it will need to compensate us for taking away our business.

Second, on the U.S. side, three major interstates — Interstate 94, Interstate 96 and Interstate 75 — connect directly to the foot of the Ambassador Bridge, and that is where the Department of Transportation and the Federal Highway Administration want the trucks to go. Theoretically, they could do it, but practically it does not make any sense.

Senator Tkachuk: Neither the previous government nor this government have made any decisions about what they will do. You are concerned that if this bill passes they will make decisions that would be inherently bad for your business.

Mr. Moroun: Absolutely.

Senator Tkachuk: Governments can make all kinds of policy decisions on trade, tariffs, duties and health that would impair your business by stopping the normal flow of traffic. That is part of the risk you take when you get into bed with the devil, which is the government itself.

Mr. Moroun: Please do not quote us as saying that.

Senator Tkachuk: That is part of the risk when you operate a monopoly. Governments can do things like this.

Mr. Stamper: There is a current statute regulation process for doing those things. Bill C-3 takes it out of that process and says that the minister, at his discretion, can do those things. There is a process that a municipality must go through to put up "No Parking" signs on streets. There is a process to create and to eliminate truck routes. Bill C-3 would take it out of the process and give the minister the discretion to do what he wishes at his whim or the whim of bureaucrats.

M. Stamper : C'est parce que le projet de loi C-3 leur donne le droit de prendre de telles décisions.

Le sénateur Tkachuk : Un ministre provincial de la Voirie peut aussi faire de même. Il n'a pas besoin d'une loi pour cela.

M. Stamper : Il existe une loi qui détermine la façon de le faire.

Le sénateur Tkachuk : Ce projet de loi accorde au ministre des Transports les mêmes droits que ceux du ministre de la Voirie de l'Ontario, soit de déterminer les autoroutes qui seront empruntées par les camions et celles qui le seront par les automobiles. C'est un pouvoir ministériel légitime.

M. Moroun : Premièrement, notre entreprise est propriétaire de la route. À l'heure actuelle, les camions sont autorisés à franchir le pont Ambassador, et ce, depuis l'ouverture du pont. Comme notre entreprise possède la route, nous l'enlever équivaldrait à nous exproprier. Le gouvernement a le pouvoir d'agir de la sorte, mais devra nous indemniser pour la perte de notre entreprise.

Deuxièmement, du côté des États-Unis, trois grandes autoroutes — l'Interstate 94, l'Interstate 96 et l'Interstate 75 — convergent directement vers le pont Ambassador, et c'est par là que le département des Transports et la Federal Highway Administration veulent que les camions passent. En théorie, ils ont le pouvoir de prendre une telle décision, mais d'un point de vue pratique, c'est une décision dénuée de sens.

Le sénateur Tkachuk : Ni le gouvernement précédent ni le gouvernement actuel n'ont pris de décision à cet égard. Vous craignez qui si ce projet de loi est adopté, le gouvernement prendra des décisions qui seront foncièrement mauvaises pour votre entreprise.

M. Moroun : C'est tout à fait exact.

Le sénateur Tkachuk : Les gouvernements peuvent prendre toutes sortes de décisions de principe en matière de commerce, de droits, de douane ou de santé qui nuiraient à votre entreprise en réduisant le flux normal de la circulation. Cela fait partie des risques que vous prenez lorsque vous faites un pacte avec le diable, c'est-à-dire le gouvernement même.

M. Moroun : J'aimerais bien que vous ne nous citiez pas là-dessus.

Le sénateur Tkachuk : C'est une partie des risques que vous prenez lorsque vous exercez un monopole. Les gouvernements peuvent agir de la sorte.

M. Stamper : Il existe actuellement un droit dans le processus réglementaire qui s'applique à ce genre de choses. Le projet de loi C-3 retire ce droit et prévoit que le ministre peut, à son choix, faire ces choses. Une municipalité doit se conformer à certaines règles lorsqu'elle veut installer des panneaux d'interdiction de stationnement dans les rues. Il existe un mécanisme de création et de modification des itinéraires pour les camions. Le projet de loi C-3 le retirerait du processus et accorderait au ministre le pouvoir d'agir à son gré ou comme l'entendent ses adjoints.

I do not think this bill was created by the current minister. After hearing his testimony, I do not think that we have a problem with the minister. This is a bureaucratic effort that has been going on for a long time. It has gone through a number of submissions in law and failed, and it continues to get worse.

We did not object to Bill C-44 and Bill C-26. We agreed with them. We object to taking the kinds of changes you were just talking about out of the legislative process and putting them at the discretion of the minister, given that we compete with the government. We do not think it is morally right or fair. We do not think it is good public policy to put micromanagement discretion in the hands of a minister.

Senator Tkachuk: I am not anti-free enterprise; far from it. I want you to know that. I am just trying to get to the bottom of what you are saying to ensure that we examine this carefully. I am not opposed to amendments at any time on any government bill.

Mr. Stamper: We appreciate your attitude.

Senator Zimmer: Thank you for appearing before us today. Senators Mercer and Tkachuk talked about presidential permits. I want to come at it from a different angle because I am still confused about this.

In a letter that you sent on November 3 you indicated that the clause in Bill C-3 governing the alteration of an international bridge or tunnel is inconsistent with legislation in the United States where presidential permits are only required for new crossings and not for the upgrading or replacement of existing infrastructure.

First, on a point of clarification, both the United States department that issues these permits and the Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority have indicated that presidential permits do in fact apply to substantial modifications of existing crossings of the international border for which a definition with three criteria exists.

Would the Windsor-Detroit crossing project not be considered a substantial modification and therefore be subject to the presidential permit system?

Mr. Stamper: I will put the State Department letter back up for us to see. That department was asked that question, as it is the correct jurisdiction to answer it. The answer was no, because the presidential permit process is not intended to alter the rights to maintain, to twin or to expand current bridges. Those are the State Department words, not mine.

Je ne crois pas que ce projet de loi a été élaboré par le ministre actuel. Après avoir entendu son témoignage, je n'ai pas l'impression qu'il nous causera des ennuis. Le projet de loi C-3 est une initiative administrative amorcée il y a déjà un certain temps. Il a été soumis au processus législatif à plusieurs reprises, mais en vain, et continue d'empirer.

Nous ne nous opposons pas aux projets de loi C-44 et C-26. Nous étions d'accord avec ce qu'ils proposaient. Nous nous élevons contre le fait d'accorder au ministre le pouvoir discrétionnaire de prendre des décisions qui relèvent actuellement du processus législatif, compte tenu du fait que nous sommes en concurrence avec le gouvernement. Selon nous, c'est une proposition qui n'est ni moralement défendable, ni juste. Nous ne croyons pas que le fait de conférer à un ministre un pouvoir discrétionnaire en matière de microgestion constitue une politique gouvernementale éclairée.

Le sénateur Tkachuk : Je tiens à vous préciser que je ne suis pas contre la libre entreprise, loin de là. Je tente simplement de bien comprendre ce que vous dites avant que nous procédions à un examen attentif de la question. Je ne m'oppose pas à ce que des modifications soient apportées à n'importe quel moment à un projet de loi, quel qu'il soit.

M. Stamper : Nous apprécions votre attitude.

Le sénateur Zimmer : Nous vous remercions de votre présence ici aujourd'hui. Les sénateurs Mercer et Tkachuk ont parlé d'autorisations présidentielles. Je voudrais aborder cette question sous un angle différent parce que je suis encore un peu perplexe.

Dans une lettre que vous avez envoyée le 3 novembre, vous avez indiqué que la clause du projet de loi C-3 qui a trait à la modification d'un pont ou d'un tunnel international va à l'encontre de la législation américaine, qui stipule que les autorisations présidentielles ne sont requises que pour la construction de nouveaux passages et non pour l'amélioration et le remplacement de l'infrastructure existante.

Tout d'abord, je voudrais préciser que tant le ministère américain qui délivre ces autorisations que le Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority ont indiqué qu'il est nécessaire d'obtenir une autorisation présidentielle dans le cas de modifications importantes des passages frontaliers internationaux pour lesquels il existe une définition comportant trois critères.

Le projet du passage frontalier de Windsor-Detroit ne serait-il pas considéré comme un projet entraînant des modifications substantielles et, par conséquent, ne devrait-il pas faire l'objet d'une autorisation présidentielle?

M. Stamper : Je vais remettre la lettre du département d'État à l'écran pour que nous puissions tous la voir. La question a été posée à cette entité, qui a la compétence pour y répondre. La réponse est non, parce que le processus d'autorisation ministérielle ne vise pas à modifier le droit de faire l'entretien d'un pont, de l'élargir ou de construire un pont parallèle. Ce sont là les termes du département d'État, et non les miens.

I do not know where the statement you have come from. We are quoting the statutes that govern presidential permits.

Mr. Moroun: And the letter they sent to us.

Senator Zimmer: You expressed a concern that the proposed legislation will create a serious impediment as well as delays to the project. I understand that as it stands currently the Canadian government can give its approval for alterations to existing structures by way of a special act and that alterations are governed on a case-by-case basis without a formal approval mechanism.

In practice, what currently happens when someone wishes to undertake such a project?

Mr. Stamper: We have filed an application with the Canadian Environmental Assessment Agency and all the other agencies, including Transport Canada. We finally received a scoping document from Transport Canada. We have to do an environmental study and report, and then we have to get our building permits. That is the process we are going through in Canada and that is the process we are going through in the United States.

Senator Zimmer: Can you provide examples of how the new provision would impede or delay your project?

Mr. Stamper: By its own words, section 57 is retroactive.

Section 57 says any proposals made to any department of government will be governed under this law even though they were proposed before this law takes effect.

We see that as saying to us, and Transport Canada has not denied it, that we will be held up until regulations are completed. That could take a year or could be two years from now. Our process that has been in works for years could be held up until regulations are written based on terms of Bill C-3 as it is ultimately passed by this body and the House.

Mr. Moroun: The rules could change after the game has already started.

Senator Zimmer: That was basically my point.

Finally, Transport Canada has stated that any confidential corporate information provided under the proposed act, for an example as a result of clauses 14, 15 and 16, would be protected under the Canadian Freedom of Information and Protection of Privacy Act.

What are your concerns about the adequacy of this legislation as compared to the protection of information as was proposed in Bill C-44 and cited in your letter?

Mr. Stamper: Mr. McMahon may know more about the details of Bill C-44, but I think it was specifically stated under the Canada Corporations Act.

J'ignore d'où provient la déclaration que vous détenez. Nous avons cité les dispositions des lois qui régissent les autorisations présidentielles.

M. Moroun : Et la lettre qu'ils nous ont envoyée.

Le sénateur Zimmer : Vous avez dit craindre que le projet de loi proposé ne soulève de graves obstacles et ne retarde le projet. Je crois comprendre qu'à l'heure actuelle, le gouvernement canadien peut approuver les projets de modification des structures actuelles par la promulgation d'une loi spéciale, et que l'approbation de ces projets se fait au cas par cas, c'est-à-dire qu'il n'existe pas de mécanisme officiel d'approbation.

En pratique, que se passe-t-il lorsque quelqu'un désire entreprendre un tel projet?

M. Stamper : Nous avons déposé une demande auprès de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et de toutes les autres agences, dont Transports Canada. Nous avons fini par recevoir un document d'orientation de Transports Canada. Nous devons effectuer une étude environnementale et en présenter les conclusions dans un rapport, et devons ensuite obtenir nos permis de construire. C'est le processus que nous suivons au Canada et celui que nous suivons aux États-Unis.

Le sénateur Zimmer : Pourriez-vous nous fournir des exemples pour illustrer de quelle façon la nouvelle disposition pourrait entraver ou retarder votre projet?

M. Stamper : Selon ses propres termes, l'article 57 a un effet rétroactif.

Aux termes de l'article 57, le projet de loi s'appliquera à toute demande présentée à n'importe quel ministère, même si les demandes ont été soumises avant son entrée en vigueur.

Selon notre interprétation de cet article, que Transports Canada n'a pas infirmée, nos mains seront liées tant que la réglementation ne sera pas mise en place, ce qui pourrait prendre encore un an ou deux. Notre projet, qui est en préparation depuis des années, pourrait être mis en attente jusqu'à ce que les règlements soient rédigés en fonction de la version du projet de loi C-3 qui sera finalement adoptée par cet organisme et par la Chambre.

M. Moroun : Les règles pourraient changer une fois le jeu commencé.

Le sénateur Zimmer : C'était là le sens de mon intervention.

Enfin, Transports Canada a déclaré que toute information confidentielle organisationnelle fournie aux termes de la loi proposée, par exemple en vertu des articles 14, 15 et 16, serait protégée en vertu de la Loi canadienne sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée.

Quelles sont vos craintes concernant l'efficacité de cette loi comparativement aux dispositions sur la protection de l'information du projet de loi C-44 et dont votre lettre fait mention?

M. Stamper : M. McMahon connaît peut-être mieux le projet de loi C-44, mais je crois que c'était énoncé en termes précis dans la Loi sur les corporations canadiennes.

Mr. McMahon: Bill C-26 and Bill C-44 both had a clause that talked about the Canadian Transportation Act. I think it was section 52, although I am not exactly sure. However, it dealt with the confidentiality issue. Our issue with confidentiality is simple. We have no concerns about sharing information with the Canadian government dealing with safety and security aspects of what is going on at our facility.

In Bill C-3, we believe it was just an omission; I do not believe it was intentional. I believe in retrospect that the bureaucrats will indeed include some language dealing with confidentiality. Our concern is we share the information with whoever has the right to it. As long as that information is kept confidential, I do not think you will hear anything different from my bosses saying that we will be happy to share that information with the respective agencies in the Canadian government. Who has the right to that information is our concern and I believe should be everyone's concern.

Senator Zimmer: What amendments to these clauses would help protect such information?

Mr. Stamper: Picking up the language that was in Bill C-44 with the confidentiality as expressed in the original act would be very helpful and I do believe that was an oversight. I do not believe that was intentional.

Senator Mercer: When would you start construction of the new bridge in absence of this bill or of regulations?

Mr. Stamper: As soon as we get our environmental clearance. It could be as short as six months.

Senator Mercer: Are you in the middle of that process now?

Mr. Stamper: Yes.

Senator Mercer: Could you break ground before mid-2007?

Mr. Stamper: Yes. We have done a lot of preliminary work, all the soil testing and the surveying of the property. We have had an environmental consultant on board for two years, going through all the preliminary steps. We met with all the Canadian agencies in early May. We were promised a scoping document by the end of May, which we received in November.

Senator Mercer: I will be pessimistic and say that you do not break ground until January 2008, which is six months later than you have talked about. When would the new bridge be ready for operation?

Mr. Stamper: Thirty months is the schedule.

Senator Mercer: Just to put it in context of the new bridge — and I recognize you do not speak on behalf of the new bridge and that you may not put it in its best light because of the competition

Mr. McMahon : Les projets de loi C-26 et C-44 contenaient tous deux une clause qui mentionnait la Loi sur les transports au Canada. Je crois que c'était l'article 52, mais je n'en suis pas tout à fait sûr. C'était en rapport avec la confidentialité. Notre point de vue concernant la confidentialité est simple. Nous sommes disposés à partager avec le gouvernement canadien l'information liée à nos activités pour ce qui touche aux aspects de sûreté et de sécurité.

Nous sommes d'avis que la question de la confidentialité a été non intentionnellement omise du projet de loi C-3. Je crois qu'en rétrospective, des dispositions relatives à la confidentialité y seront sûrement intégrées. Nous sommes disposés à partager l'information avec quiconque y a droit. Tant que cette information demeure confidentielle, je crois que mes supérieurs vous diraient exactement la même chose, soit qu'il nous fera plaisir de partager cette information avec les organismes appropriés du gouvernement canadien. La question de savoir qui a droit à cette information est ce qui nous préoccupe et qui devrait préoccuper tout le monde.

Le sénateur Zimmer : Quels amendements devrait-on apporter à ces clauses pour protéger l'information?

Mr. Stamper : Il serait bon de se fonder sur le libellé du projet de loi C-44 et la disposition relative à la confidentialité de la loi originale. Selon moi, c'est une omission involontaire.

Le sénateur Mercer : Quand entreprendriez-vous la construction de ce pont, en l'absence de cette loi ou de règlements?

Mr. Stamper : Dès l'obtention de notre autorisation sur le plan environnemental. Cela pourrait prendre aussi peu que six mois.

Le sénateur Mercer : Êtes-vous bien engagés dans ce processus actuellement?

Mr. Stamper : Oui.

Le sénateur Mercer : Pourriez-vous commencer les travaux de creusage avant la mi-année 2007?

Mr. Stamper : Oui. Nous avons effectué beaucoup de travaux préliminaires, toutes les analyses du sol et l'arpentage de la propriété. Nous avons eu recours aux services d'un expert-conseil en environnement pendant deux ans et avons franchi toutes les étapes initiales. Nous avons rencontré les représentants de toutes les agences canadiennes au début de mai. On nous a promis qu'un document d'orientation nous serait remis à la fin de mai; nous l'avons obtenu en novembre.

Le sénateur Mercer : Je serai pessimiste et dirai que vous ne commencerez pas les travaux de creusage avant janvier 2008, soit six mois plus tard que la date que vous avez mentionnée. Quand le nouveau pont serait-il ouvert à la circulation?

Mr. Stamper : Les travaux s'étendront sur trente mois.

Le sénateur Mercer : Si l'on se situe dans le contexte du nouveau pont — et je tiens compte du fait que vous ne parlez pas au nom des entrepreneurs du nouveau pont et que vous ne

— if they do not have a design or approval, how many years away is that?

Mr. Stamper: I would not want to try to answer that question. I think their estimates and their study have been in the year 2013.

Senator Mercer: Is that to begin or to complete?

Mr. Stamper: I do not want to answer that question. I just remember reading 2013 as a milestone.

Senator Mercer: Would that be 2013 as opposed to 2010?

Mr. Stamper: That is correct.

Senator Dawson: At the beginning, when this bill came in we were led to believe, and I am not saying there was any bad faith, it was going to be a bill that would pass easily as opposed to the division on a bill that had been proposed in the past, and it went through the House of Commons without practically any major discussion.

All of a sudden we understand that there is an adverse effect for one of the strong participants in the bill. I was told last week by someone from the Department of Transport that Bill C-11 is now in the House committee and we should be expecting it here so we should be going on as fast as possible with Bill C-3. I want to be sure that as we process this bill through this committee that we understand it is not the same as Bill C-44 and it is not the same as Bill C-26. This proposed legislation seems to have an adverse effect on a player that had not been identified and, from what we have been told, has not been listened to reasonably by the department and not listened to at all by the minister. I want to be sure we understand that I hope we do not think we will be fast tracking this bill.

Above and beyond the interests of the Ambassador Bridge, this government and governments will be going forward with PPPs in the future. We are hoping that more public-private partnerships will exist to share the responsibilities between the public and the private enterprise, whether it is Highway 50 or Highway 30 in Quebec or other bridges to be built. If we are not going to have respect for private projects that exist and that have been going well for 60 years or 70 years, how can we expect private investors to risk, whether it is the “competing” project or the “existing” projects?

I want to be sure that we can try to see how an amendment can be put through to address some of these issues. I am not asking a question as much as addressing the committee members and saying somewhere down the road we will have to sit down and discuss this issue. I went through the House committee proceedings and before it came here, I felt this bill would be easy and interesting but fast. However, I am now preoccupied

donnez peut-être pas votre meilleure estimation en raison de la concurrence — si un plan ou une autorisation n'est pas fournie, ce serait dans combien d'années?

Mr. Stamper : Je préfère ne pas essayer de répondre à cette question. Je crois que selon leurs estimations et les résultats de leurs études, ce serait 2013.

Le sénateur Mercer : Pour entreprendre ou terminer les travaux?

Mr. Stamper : Je ne veux pas répondre à cette question. Je me souviens simplement de 2013 comme étant une date charnière.

Le sénateur Mercer : Est-ce que ce serait 2013 plutôt que 2010?

Mr. Stamper : C'est exact.

Le sénateur Dawson : Au début, lorsque ce projet de loi a été présenté, nous avons été amenés à croire, et je ne dis pas qu'il y a eu mauvaise foi de la part de quiconque, qu'il serait adopté sans difficulté, contrairement aux divergences suscitées par le projet de loi présenté dans le passé, et il a été adopté à la Chambre des communes sans vraiment donner lieu à des débats d'importance.

Puis soudainement, nous nous rendons compte que le projet de loi a une incidence défavorable pour un des principaux acteurs qu'il vise. Un fonctionnaire du ministère des Transports m'a dit la semaine dernière que le projet de loi C-11 est maintenant devant le comité de la Chambre et que nous devrions nous attendre à ce qu'il soit présenté ici, de sorte que l'examen du projet de loi C-3 devrait se faire le plus rapidement possible. Je veux m'assurer que nous, membres du comité, examinons ce projet de loi en comprenant bien qu'il diffère du projet de loi C-44 et du projet de loi C-26. Cette loi proposée semble avoir des effets défavorables pour un intervenant non identifié et, d'après ce qui nous a été dit, le ministre n'a pas assez tenu compte des observations de celui-ci et le ministre n'en a pas du tout tenu compte. J'espère que nous ne croyons pas devoir accélérer l'adoption de ce projet de loi et je tiens à m'en assurer.

Au delà des intérêts relatifs au pont Ambassador, le présent gouvernement et ceux qui le suivront favoriseront les partenariats publics-privés dans les années à venir. Nous espérons qu'un nombre croissant de tels partenariats seront conclus afin qu'il y ait partage des responsabilités entre les parties publiques et privées, que les projets entrepris consistent à aménager l'autoroute 50 ou l'autoroute 30 au Québec ou à construire d'autres ponts. Si nous ne respectons pas les projets privés en existence qui fonctionnent sans problèmes depuis 60 ou 70 ans, comment pouvons-nous nous attendre à ce que les investisseurs privés prennent le risque de participer à un projet, soit-il « concurrent » ou « existant »?

Je veux m'assurer que nous allons tenter de faire en sorte qu'un amendement corrigeant certaines de ces lacunes soit accepté. Ce n'est pas une question que j'adresse aux membres du comité autant qu'une requête pour leur dire qu'à plus ou moins brève échéance, nous devrons nous réunir pour discuter de cette question. J'ai pris connaissance du compte rendu des délibérations du comité de la Chambre et avant que ce projet de

that future projects and existing projects can be impeded by the fact that this legislation is not satisfactory at this time. I just want to be on the record on that, Madam Chairman.

The Chairman: That is why I said we would meet again with the senior officers of the department and if you feel that you have some amendments to put forward, you can work with our legal counsel.

Senator Munson: I wish to echo the sentiments of Senator Dawson and Senator Mercer. This seemed to be slam dunk before. I am just curious about something though. You said there has been a bureaucratic process at play for a long time. Was there a vested interest and was it about giving the minister more power, or was it about having the same regulation for everyone? If this has been bureaucrats that have been pushing this envelope, with various ministers from different government, I do not know how they got this far.

Mr. Stamper: I will answer that by saying the bureaucrats built another bridge in Sarnia-Port Huron. They built freeway connections to that bridge, in Canada, Highway 402 and on the U.S. side Interstate 69. They did many things and invested billions of dollars of taxpayers' money with the hope that the traffic would move to that crossing.

Mr. Moroun: Could we look at that slide?

Mr. McMahon: I think it was slide 1.

Mr. Stamper: The bureaucrats projected the traffic growth at the Blue Water Bridge by taking it away from the corridor in Windsor-Detroit.

Mr. Moroun: Do you see that pink or violet coloured line? That is what the transport bureaucrats, consultants said traffic would do at the Blue Water Bridge before they got the government to spend the money for Highway 402, before they got the government to spend the money for the brand-new span, before they got the Michigan Department of Transportation to spend the money on I-69 and better connections to I-94. "Wrong" is a grave understatement.

Senator Tkachuk: The top line is what they got?

Mr. Moroun: That is correct. That is what the consultants and the bureaucrats at the highway department thought. The little, squiggly blue line is what actually happened.

Senator Tkachuk: This is not abnormal, though. This happens with every bill that comes before us. "That is all it is going to cost." I remember the \$80 million for the gun registry. It will be

loi ne nous parvienne, j'estimais que son examen serait intéressant et se ferait facilement et rapidement. Cependant, je crains maintenant que le fait que ce projet de loi ne soit pas entièrement satisfaisant à l'heure actuelle puisse nuire à la réalisation des projets futurs et au fonctionnement de ceux qui sont en place. Je veux simplement exprimer mon opinion à ce sujet, madame la présidente.

La présidente : C'est pourquoi j'ai dit que nous nous réunirions de nouveau avec les cadres supérieurs du ministère, et si vous estimez que vous auriez des amendements à proposer, vous pourriez faire appel à notre conseiller juridique.

Le sénateur Munson : Je partage le point de vue du sénateur Dawson et du sénateur Mercer. Il y a peu de temps, c'était vu comme du tout cuit. Je m'interroge cependant sur un point. Vous dites qu'un processus bureaucratique constitue un facteur depuis longtemps. Y avait-il des intérêts particuliers et le but visé était-il d'accroître le pouvoir du ministre ou d'appliquer la même réglementation à toutes les parties? Si ce sont des bureaucrates de différents ministères et de différents gouvernements qui ont fait avancer le dossier, je me demande comment ils ont pu se rendre si loin.

M. Stamper : Je vous répondrai que les bureaucrates ont construit un autre pont reliant Sarnia et Port Huron. Ils ont construit des voies d'accès à l'autoroute menant au pont, au Canada, l'autoroute 402, et aux États-Unis, l'Interstate 69. Ils ont entrepris de nombreux travaux et investi des milliards de dollars provenant des fonds publics dans l'espoir que la circulation converge vers ce passage.

M. Moroun : Pourrions-nous jeter un coup d'œil à cette diapositive?

M. McMahon : Je crois que c'est la première diapositive.

M. Stamper : Les projections de la croissance de la circulation au pont de Blue Water faites par les bureaucrates prennent en compte la circulation du corridor de Windsor-Detroit.

M. Moroun : Voyez-vous cette ligne rose ou violette? Les bureaucrates, les experts-conseils du ministère des Transports ont projeté cette évolution de la circulation au pont Blue Water avant de convaincre le gouvernement d'investir dans l'autoroute 402, avant de l'amener à financer la construction d'un tout nouveau pont, avant qu'ils aient persuadé le ministère des Transports du Michigan d'investir dans l'autoroute I-69 et d'améliorer les bretelles d'accès à l'autoroute I-94. Le moins que l'on puisse dire est qu'ils ont fait un mauvais calcul.

Le sénateur Tkachuk : La ligne supérieure représente ce qu'ils ont obtenu?

M. Moroun : C'est exact. C'est ce que les bureaucrates et les conseillers du ministère de la Voirie croyaient qu'il se produirait. La petite ligne bleue sinueuse illustre ce qui s'est réellement passé.

Le sénateur Tkachuk : Il ne s'agit pas, néanmoins, d'une situation hors de l'ordinaire. C'est ce qui se produit chaque fois que nous sommes saisis d'un nouveau projet de loi. « Ce sont les

\$2 billion now.

Mr. Moroun: An interesting anecdote is that the twin span of the Blue Water Bridge has yet to have as much traffic as the single span had on it in a given year.

Mr. Stamper: The problem in Windsor, as someone said earlier, is the road. Highway 401 stopped 11 kilometres from the border because of the City of Windsor. The city is now trying to rectify that problem. Ontario and Canada need to fix the road and finish Highway 401 to the border. We are willing, able and prepared to invest our money to fix the border, the road across the river and all the facilities needed by the governments on both sides.

This attempt at Blue Water failed mainly because they built everything but what was needed, which was additional inspection booths for customs. The attempt now by the bureaucrats, if they could not move the traffic from Detroit-Windsor corridor to Sarnia-Port Huron, is to build a bridge in the Windsor corridor and compete with us, but they cannot do it on a straight-up competition, and they know it. They have to have Bill C-3 to take our away business legally.

The Chairman: Thank you very much. We learned a lot today.

Mr. Stamper: Let me add that we are prepared to come back, if you want us to, and give additional testimony.

The Chairman: I think we should meet with the senior officials first to hear their answers to our questions. In the meantime, feel free to send us any additional information you feel would be helpful.

Senator Tkachuk: I do not know if Senator Dawson was here when you mentioned we will be meeting.

The Chairman: We are meeting on Tuesday, December 5, with Teamsters Canada, and we will meet on Wednesday, December 6, with the senior officials of the department. I hope you will have all your questions ready for them.

Senator Tkachuk: We will not be going to clause-by-clause next week, but we will propose it for the following Tuesday.

The Chairman: You can check your amendments with the legal counsel if you have them ready at that time. We will be meeting with the senior officials first to answer our questions.

The committee adjourned.

seuls coûts à prévoir ». Je me souviens que le coût du registre des armes à feu devait être d'environ 80 millions de dollars. Il se chiffre maintenant à deux milliards de dollars.

M. Moroun : Fait intéressant, la circulation sur le pont Blue Water à travée double n'a pas encore été aussi dense que sur le pont à travée unique au cours d'une année donnée.

M. Stamper : Comme quelqu'un l'a mentionné précédemment, c'est la route qui constitue le problème à Windsor. L'autoroute 401 se termine à 11 kilomètres de la frontière à cause de la présence de la ville de Windsor, qui cherche maintenant à corriger ce problème. Il faut que l'Ontario et le Canada réparent la route et prolongent la 401 jusqu'à la frontière. Nous sommes prêts, disposés et aptes à investir notre argent pour apporter les améliorations nécessaires à la frontière, à la route de l'autre côté de la rivière et à toutes les installations dont ont besoin les gouvernements des deux côtés de la frontière.

Ce projet au pont Blue Water s'est avéré un échec essentiellement parce qu'ils ont construit tout sauf ce qui était nécessaire, c'est-à-dire des postes d'inspection additionnels aux douanes. Comme les bureaucrates n'ont pas réussi à faire en sorte que la circulation du corridor de Detroit-Windsor converge vers Sarnia-Port Huron, ils veulent construire un pont dans le corridor de Windsor pour nous faire concurrence, mais ils ne peuvent pas nous opposer une concurrence à armes égales, et ils le savent. Ils ont besoin du projet de loi C-3 pour s'emparer de notre marché en toute impunité.

La présidente : Je vous remercie beaucoup. Nous en avons appris beaucoup sur le sujet aujourd'hui.

M. Stamper : Permettez-moi d'ajouter que nous sommes prêts à revenir, si vous le désirez, pour témoigner à nouveau.

La présidente : Je pense que nous devrions d'abord rencontrer les hauts fonctionnaires afin que ceux-ci répondent à nos questions. Entre-temps, n'hésitez pas à nous faire parvenir toute information qui pourrait nous être utile.

Le sénateur Tkachuk : Je ne sais pas si le sénateur Dawson était présent lorsque vous avez indiqué que nous nous réunirons de nouveau.

La présidente : Nous avons une réunion le mardi 5 décembre avec Teamsters Canada, et le mercredi 6 décembre avec les hauts fonctionnaires du ministère. J'espère que vous aurez préparé toutes les questions que vous souhaitez leur poser.

Le sénateur Tkachuk : Nous ne ferons pas à l'examen détaillé du projet de loi la semaine prochaine, mais proposerons de procéder article par article le mardi suivant.

La présidente : Si les amendements que vous désirez apporter seront terminés à ce moment, vous pourrez les faire vérifier par le conseiller juridique. Nous rencontrerons d'abord les hauts fonctionnaires qui répondront à nos questions.

La séance est levée.

OTTAWA, Tuesday, December 5, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act, met this day at 9:35 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Today we are discussing Bill C-3, respecting international bridges and tunnels. Our witness is Mr. Phil Benson, a lobbyist for Teamsters Canada. We are pleased to have you with us today.

Phil Benson, Lobbyist, Teamsters Canada: I will not be taking much of your time on this particular bill.

Teamsters Canada represents about 125,000 to 130,000 workers in Canada. We are the choice of workers in the transportation industry, including air, rail, road, ports, mass transit and cargo. We are also involved in many different sectors in the economy: fisheries, agriculture, film, fashion, beverage. We can go through a fairly large list. We are affiliated with the International Brotherhood of Teamsters; together we represent more than 1.5 million members in North America. Clearly, on any given day, a lot of the traffic going across the border is carried by teamsters.

We have other interests in bridges, roads and tunnels going to the border, because we are very proud to represent many of the workers who do the maintenance and toll collecting at several bridges, including the Ambassador Bridge.

We are pleased that the government split the previous bill, which dealt with so many issues, into what we believe is more manageable chunks. We think that is good legislative process and we do support it.

Otherwise, we are in a conundrum, faced with an ominous bill, as we are, and representing so many sectors of the economy. In most cases, in the House, we are lucky to have five or ten minutes. It is difficult to be meaningful in ten minutes on five sectors.

We have concerns about the bill. We also have good things to say about it. We think that in the modern world it is very important for the federal government to have legislative authority to deal with the cross-border issues, especially in a post-9/11 world. It is critical, not just for our membership but for the entire economy, that the transportation of goods and services to our largest trading partner continues in a positive manner.

OTTAWA, le mardi 5 décembre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui a été saisi du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence, s'est réuni en ce jour à 9 h 35 afin d'étudier le projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : À l'ordre du jour d'aujourd'hui figure le projet de loi C-3 au sujet des ponts et tunnels internationaux. Notre témoin est M. Phil Benson, lobbyiste pour Teamsters Canada. Nous sommes enchantés de vous avoir parmi nous.

Phil Benson, lobbyiste, Syndicat des Teamsters Canada : Je ne prendrai pas trop de votre temps à propos de ce projet de loi en particulier.

Teamsters Canada représente entre 125 000 et 130 000 travailleurs du Canada. Nous sommes le choix des travailleurs du secteur des transports, notamment les transports aérien, ferroviaire et routier, les ports, les transports en commun et le transport du fret. Nous sommes également présents dans de nombreux segments de l'économie : pêches, agriculture, cinéma, mode, boissons. La liste est assez longue. Nous sommes rattachés à la Fraternité internationale des teamsters, avec laquelle nous représentons plus de 1,5 million de membres en Amérique du Nord. Manifestement, un jour donné, une bonne part du trafic qui franchit la frontière est transportée par nos membres.

Nous avons d'autres intérêts dans les ponts, les routes et les tunnels qui donnent accès à la frontière, et nous sommes très fiers de représenter bon nombre des ouvriers qui s'occupent des travaux d'entretien et de la perception des péages à plusieurs ponts, notamment au pont Ambassador.

Nous nous félicitons de ce que le gouvernement ait morcelé le projet de loi précédent, qui traitait d'un si grand nombre de questions, en ce que nous pensons être des segments plus facilement gérables. Nous estimons qu'il s'agit d'un processus législatif judicieux et nous y souscrivons sans réserve.

Autrement, ce projet de loi très complet nous pose une énigme, vu que nous représentons autant de secteurs de l'économie. Dans la plupart des cas, à la Chambre, nous pouvons nous estimer heureux si l'on nous accorde cinq ou dix minutes. Il est difficile de dire des choses intelligentes en l'espace de dix minutes sur cinq secteurs distincts.

Ce projet de loi suscite en nous des préoccupations. Nous avons plusieurs remarques favorables à formuler à son sujet. Nous sommes d'avis que, dans le monde moderne, il est très important que le gouvernement fédéral bénéficie du pouvoir législatif de traiter des questions transfrontalières, en particulier après les événements du 11 septembre. Il est crucial, pas seulement pour nos membres mais pour l'économie tout entière, que le transport des biens et des services à destination de notre plus grand partenaire commercial se poursuive de manière fructueuse.

Our concern is not what is in the bill but rather what is not in the bill. We have issues regarding facilities' requiring government permissions for maintenance and alterations and what that means for the members who do the work and for the employers. They are, after all, the people who provide employment to our membership. We have concerns for our members who are crossing those bridges using the tunnels. We also have concerns about the general public good. What does this mean to the rest of the economy, for the people who rely on just-in-time delivery and the aspects in our production facilities? We believe there are probably things that will be dealt with later in the regulatory process, and we welcome the opportunity to be consulted in that process and have our viewpoints and expertise taken into account.

One of the major problems is not the facilities themselves, it is the lack of facilities. We will deal with two issues. Clearly, over the last decade or so, there has been a massive growth in trade. That is quite remarkable given the post 9/11 world. Also, one could perhaps pause at some of the American protectionism, but we will not get into that; this is a transportation issue, not a trade issue.

Last year, perhaps a little over a year now, I had the opportunity to tour most of the bridges and the tunnels going to the United States. I wanted to examine their business, our business, and to see how they operated. What I saw was delays, and the cost of the delays is borne by truckers, their employers and the public.

We have to remember that to improve services, to improve the transportation system, consumers may have to pay a bit more. Truckers stuck at the border, and their employers, are bearing a major cost.

Will this bill make it easier to provide infrastructure? Right now we are locked into a bilateral process. From what I understand, the Ambassador Bridge and the Detroit River tunnel project were both pulled from that process. That is interesting, because from our analysis they are the only two projects that are even remotely close to proceeding. What are we looking at then? Ten, 12 years? Five years, seven years? We are not sure. We know there are a few reasons why it should be sooner or later.

Last year there was a major review on security in the transportation sector. As far as I am aware, Teamsters Canada was the only organization that sat on every single study for each mode. We are familiar with the security issue. We are very supportive of it. We are looking forward to the continuation of that process.

I will not talk about particulars of security in a specific sense, simply because I do not do so publicly. However, one issue has to do with redundancy. At this particular point, we have all our eggs

Ce qui nous inquiète, ce n'est pas ce qui se trouve dans le projet de loi, mais plutôt ce qui n'y figure pas. Nous avons du mal à accepter l'obligation d'obtenir l'autorisation des pouvoirs publics pour assurer l'entretien et la réfection de certaines installations, et ce que cela signifie pour ceux de nos membres qui exécutent ces travaux et leurs employeurs. Ce sont eux après tout qui procurent un emploi à nos membres. Nous avons des préoccupations pour nos membres qui traversent ces ponts ou franchissent les tunnels. Nous avons également des préoccupations au sujet de l'intérêt public général. Qu'est-ce que tout cela signifie pour le reste de l'économie, pour les gens qui comptent sur les livraisons juste à temps et pour tous les paramètres de nos installations de production? Nous pensons que ce sont des éléments qui seront abordés ultérieurement dans le processus de réglementation, et nous attendons le plaisir d'être consultés à ce sujet pour que l'on tienne compte de nos points de vue et de notre savoir-faire.

Le problème ne tient pas tant aux installations proprement dites qu'au manque d'installations. Nous traiterons de deux questions. Manifestement, depuis une dizaine d'années, il y a eu une augmentation spectaculaire des échanges commerciaux. Cela est d'autant plus remarquable qu'il y a eu entre-temps les attentats du 11 septembre. On pourrait également peut-être réfléchir au protectionnisme des États-Unis, mais nous n'entrerons pas dans ce sujet; nous voulons parler des transports et non pas du commerce.

L'an dernier, peut-être il y a un peu plus d'un an, j'ai eu la chance de faire la visite de la plupart des ponts et des tunnels qui mènent aux États-Unis. J'ai voulu analyser leur mode de fonctionnement, notre mode de fonctionnement et voir comment le tout fonctionnait. Ce dont j'ai été témoin, ce sont de retards, et le coût des retards est à la charge des camionneurs, de leurs employeurs et du public.

Nous ne devons pas oublier que, pour améliorer les services, améliorer le réseau de transport, les consommateurs doivent payer un peu plus cher. Les camionneurs coincés à la frontière et leurs employeurs assument la majeure partie de ces coûts.

Ce projet de loi facilitera-t-il la construction d'infrastructures? En ce moment, nous sommes coincés dans un processus bilatéral. D'après ce que j'ai cru comprendre, le pont Ambassador et le projet du tunnel sous la rivière Detroit ont tous les deux été retirés de ce processus. Cela est d'autant plus intéressant que, d'après notre analyse, ce sont les seuls deux projets qui étaient sur le point d'obtenir le feu vert. De quel horizon parlons-nous maintenant? Dix, douze ans? Cinq ans, sept ans? Nous n'en savons rien. Tout ce que nous savons, c'est qu'il y a plusieurs raisons qui nous indiquent qu'il vaut mieux que ce soit plus tôt que plus tard.

L'an dernier, il y a eu un examen en profondeur de la sûreté du réseau de transport. Pour autant que je sache, Teamsters Canada a été le seul syndicat à avoir participé à chaque étude relative à chaque mode. Nous connaissons bien le dossier de la sécurité. Et nous l'appuyons sans réserve. Nous nous réjouissons à la perspective de poursuivre ce processus.

Je n'entrerai pas dans les détails du dossier de la sécurité, tout bonnement parce que cela ne se fait pas publiquement. Toutefois, un problème a trait à la redondance. À ce stade, nous avons mis

in half a dozen baskets. If an incident occurs, what precisely will we do to ensure that just-in-time delivery continues to deliver those goods and services across the border? We have the Ambassador Bridge. We strongly supported the Detroit River tunnel project, as well. We are ready to go. How much redundancy is needed? I am not sure. I think that question should be examined.

The second security issue quite clearly lies with the process of truckers and their goods clearing the border. The issue of the cargo has been dealt with quite well. On the truckers' side, we have an interim fast pass. I will underline the word "interim" because I think the government does now.

We support the Transport Canada security clearance process. There are many reasons for that. One is that the Transport Canada security system protects the privacy of our members, gives due process of law in the collective bargaining and in other areas, and respects the rule of law, which the fast pass does not, in our opinion. We believe we have made that case and the government is moving forward on that initiative. We would hope it would move forward more quickly than slowly. However, in their dealings with our members, it appears that other things are more important than the rule of law or than what we believe is a much better system.

At this time, part of the slowdown at the border is not necessarily due to capacity. Rather, the slowdown has to do literally with throughput — not throughput on a bridge or tunnel, but through-put before you get there and after you get there. The Transport Canada security clearance pass would improve that greatly.

Our other issue is that in the bilateral process, our voice is not really heard. We are not consulted. We are working with the International Brotherhood of Teamsters, our brothers and sisters in the United States. We are not looking at a border. We do not particularly view it as a border. We would rather see a secure pipeline.

We are looking for any way to guarantee that no matter what happens, key goods and services can go across the border. We believe that with the correct security, including joint border customs, appropriate marshalling and so on, if an incident occurs at the border, facilities that meet or exceed those standards will be able to remain open. That is critical to the economy in Ontario and all of Canada.

We are looking forward to working with government and with any parties that share our concern and how we get there. Confidentiality and security are absolutely critical requirements. That point has been raised in regards to this bill. Part of the

tous nos œufs dans une demi-douzaine de paniers. Si un incident survient, qu'allons-nous faire au juste pour nous assurer que le système de livraison juste à temps continue de livrer tous ces produits et services à travers la frontière? Nous avons le pont Ambassador. Nous sommes également favorables au projet de tunnel sous la rivière Detroit. Nous sommes prêts à aller de l'avant. Quel niveau de redondance est nécessaire? Je n'en suis pas sûr. Je pense qu'il faut examiner la question.

La deuxième question de sécurité a trait manifestement au franchissement de la frontière par les camionneurs et les biens qu'ils transportent. La question des cargaisons a été traitée en profondeur. Du côté des camionneurs, nous avons un système provisoire de franchissement rapide. Je tiens à souligner le mot « provisoire » car je pense que le gouvernement en est conscient.

Nous appuyons le processus d'autorisations de sécurité de Transports Canada. Et ce, pour de nombreuses raisons. L'une d'entre elles est que le système de sécurité de Transports Canada protège la vie privée de nos membres, respecte la loi au chapitre des conventions collectives et dans d'autres secteurs, et respecte la primauté du droit alors qu'à notre avis, ce n'est pas le cas du système de franchissement rapide. Je pense avoir exposé ce point de vue et je crois que le gouvernement donne suite à cette initiative. Nous espérons qu'il agira plus vite que prévu. Toutefois, dans ses rapports avec nos membres, il semble que d'autres paramètres revêtent plus d'importance que la primauté du droit ou que ce qui constitue à notre avis un système bien supérieur.

À l'heure actuelle, le ralentissement à la frontière n'est pas forcément attribuable à la capacité. Il a en fait à voir avec la productivité, non pas la productivité d'un pont ou d'un tunnel, mais la productivité avant d'arriver à la frontière et après l'avoir franchie. Les autorisations de sécurité de Transports Canada permettront d'améliorer grandement la situation.

L'autre problème tient au fait que, dans le processus bilatéral, notre point de vue n'est pas vraiment écouté. On ne nous consulte pas. Nous travaillons avec la Fraternité internationale des teamsters, qui sont nos frères et nos sœurs aux États-Unis. Nous ne sommes pas en train d'examiner une frontière, car, à notre avis, ce n'est pas vraiment une frontière. Nous y voyons plutôt un cordon de sécurité.

Nous sommes à la recherche de tout ce qui garantira que, quoi qu'il arrive, les principaux produits et services arriveront à franchir la frontière. Nous pensons qu'avec un système de sécurité judicieux, notamment des installations douanières conjointes, un bon système de triage, etc., si un incident survient à la frontière, les installations qui respectent ou qui dépassent ces normes pourront demeurer ouvertes. Cela revêt une importance névralgique pour l'économie de l'Ontario et de l'ensemble du Canada.

Nous nous réjouissons à la perspective de collaborer avec le gouvernement et avec toutes les entités qui partagent nos préoccupations. La confidentialité et la sécurité sont des paramètres absolument cruciaux. Ce thème a été soulevé à

reason I will not discuss security issues is that I know, having dealt with them and having been briefed — we do sign documents — that they are certainly not matters for public consumption.

Teamsters Canada thinks the bill is needed. We share the concerns of our employers and companies. We will let them talk about their particular concerns. Our concern is the health, safety and security of our members, along with the security of the economy and the ability of our contractors and suppliers to continue to grow the economy by making jobs that pay good, fair wages.

When security issues occur, we also understand that our members will be on the bridges. They will be the first to respond. Therefore, we want to be part of the consultations. It is difficult to come to the table afterwards to correct things, yet quite often that is precisely what happens.

At the end of the day, the point is jobs. We could be self-serving and say it is the jobs of our members on a bridge or in a tunnel, but really it is jobs for the whole economy.

We believe that the bill is in the right direction. If it is your will to change sections, that is your job. I will not tell you how to do it. I am pleased to have had this opportunity to address you. If you have questions I would be happy to entertain them.

[Translation]

The Chairman: In my opinion, you seem more concerned about what is not in the bill. In your statement to the House of Commons, you mentioned that you wished to be consulted during the process of adopting regulations arising from a bill. I would like to know if the consultative process prescribed in clauses 14, 15 and 16 provides you with sufficient opportunity to make known your position. Do you feel that Transport Canada would be inclined to take your concerns into consideration during this process?

[English]

Mr. Benson: Of course, we have to wait for the regulations after this procedure. The new government split up the old omnibus bills; we certainly dealt with them previously, so this bill was not completely new. Transport Canada has been and I hope will continue to be quite open with Teamsters Canada. I think they recognize that in the transportation sector we are a union that has to be consulted, and we have been consulted. I would certainly expect to be consulted on the regulations.

propos de ce projet de loi. Si je ne tiens pas à discuter des questions de sécurité, c'est que je sais, après les avoir longuement étudiées et avoir suivi des séances à ce sujet — nous signons effectivement beaucoup de documents —, que ce ne sont pas des questions destinées à la consommation publique.

Teamsters Canada estime que ce projet de loi est nécessaire. Nous partageons les préoccupations de nos employeurs et de nos entreprises. Nous leur laisserons le soin d'exposer leurs préoccupations propres. Ce qui nous préoccupe, c'est la santé, la sécurité et la sûreté de nos membres, de même que la sécurité de l'économie et la capacité de nos entrepreneurs et fournisseurs à continuer d'assurer la croissance de l'économie en créant des emplois rémunérateurs et justes.

Lorsqu'il y a des problèmes de sécurité, nous savons également que nos membres peuvent se trouver sur les ponts. Ils seront les premiers à intervenir. C'est pourquoi nous voulons faire partie du processus de consultation. Il est difficile de s'asseoir à la table après coup pour remédier à certains problèmes, alors que c'est très souvent ce qui se passe.

Au bout du compte, ce qui importe, ce sont les emplois. Nous pourrions être égocentriques et affirmer que ce sont les emplois de nos membres sur un pont ou dans un tunnel, alors qu'en fait ce sont les emplois de toute l'économie.

Nous pensons que le projet de loi va dans le bon sens. Si vous souhaitez en modifier certains articles, cela vous regarde. Ce n'est pas à moi de vous dire quoi faire. Je suis heureux d'avoir eu la chance de prendre la parole devant vous. Si vous avez des questions, je me ferai un plaisir d'y répondre.

[Français]

La présidente : Il me semble que vos préoccupations sont liées davantage à ce qui ne se retrouve pas à l'intérieur du projet de loi. Vous avez mentionné, lors de votre prestation à la Chambre des communes, que vous souhaitiez être consultés dans le processus d'adoption de la réglementation en vertu du projet de loi. Pour ma part, j'aimerais savoir si le processus de consultation, prévu par les articles 14, 15 et 16, vous semble satisfaisant pour vous permettre de faire valoir votre point de vue. Est-ce que vous croyez que le ministère des Transports serait enclin à s'assurer de ce que vos préoccupations sont prises en considération au cours de ce processus?

[Traduction]

M. Benson : Bien entendu, nous devons attendre les règlements à l'issue de cette procédure. Le nouveau gouvernement a fractionné les anciens projets de loi omnibus; nous en avons incontestablement parlé auparavant, de sorte que ce projet de loi n'est pas entièrement nouveau. Transports Canada a toujours été et continuera d'être, je l'espère, parfaitement franc avec Teamsters Canada. Je crois que le ministère sait que, dans le secteur des transports, nous sommes un syndicat qui doit être consulté et que nous l'avons effectivement été. Je m'attends indéniablement à être consulté au sujet des règlements.

The process of making regulations usually take a lot of time, which may in itself be a concern, as is the bilateral or binational process that seems to be taking forever. We are probably looking at 18 months to two years. I may retire by the time we get something built. We will be consulted. Our concern is the time frame needed before we see action. It is in our national interests to get something done sooner than later, but this entire process seems to be slow.

[Translation]

The Chairman: The government will now be able to adopt regulations concerning such matters as the maintenance, repair and safety of international bridges and tunnels. What areas are of greatest concern to you?

[English]

Mr. Benson: There are two. One is the burden. Let us be straight: most of these bridges are quite old and require a great deal of maintenance. Does the employer or contractor who owns the bridge — or the authority for the Ambassador Bridge, which is private — make the decisions based on sound business practices and the need to keep the customer happy or on government intervention because people are complaining about something or another? We do not know what it looks like.

Our members are the ones standing on those bridges. We would like to know what it will look like before it happens. On the security side, I am confident I know what the security profiles and needs will be. We have supported those strongly.

However, one problem with security on the transportation side is that although we have specifically supported and agreed with the security model being rolled out, unfortunately major sectors of the economy are grandfathered and therefore have what we regard as less than satisfactory security. We would like security for bridges rolled out containing the best model and not attached to some previous model. We would like to know that before it proceeds, or at least be at the table so that we can deal with it.

[Translation]

The Chairman: I would be interested in getting your opinion of the current state of international bridges and tunnels in Canada. First of all, are they all in good condition and secondly, will this bill improve the situation at all?

[English]

Mr. Benson: That is a difficult question because I am not an engineer. I might be many other things but I am not an engineer.

The Chairman: You hear from the members.

La procédure d'établissement des règlements prend généralement beaucoup de temps, ce qui peut en soi être un problème, tout comme le processus bilatéral ou binational qui semble durer une éternité. Nous parlons ici sans doute d'un délai de dix-huit mois à deux ans. Sans doute aurai-je pris ma retraite avant que quoi que ce soit ne soit construit. Mais nous serons consultés. Notre principal souci est le délai qu'il faut avant de voir se concrétiser certaines mesures. Il est dans l'intérêt national d'agir au plus vite, alors que le processus au complet paraît d'une incroyable lenteur.

[Français]

La présidente : Le gouvernement pourra désormais adopter des règlements sur plusieurs questions comme l'entretien, la réparation ou la sécurité des ponts et tunnels internationaux. Quels sont les secteurs qui vous préoccupent le plus?

[Traduction]

M. Benson : Il y en a deux. L'un est le fardeau. N'ayons pas peur des mots : la plupart de ces ponts sont vétustes et nécessitent de nombreux travaux d'entretien. L'employeur ou l'entrepreneur à qui appartient le pont — ou l'administration du pont Ambassador, qui est une entreprise privée — prennent-ils leurs décisions en se fondant sur de saines pratiques commerciales et sur la nécessité d'assurer la satisfaction des clients ou au contraire en comptant sur l'intervention des pouvoirs publics car les gens se plaignent d'une chose ou d'une autre? Nous n'en avons pas la moindre idée.

Nos membres sont ceux qui empruntent ces ponts. Nous aimerions savoir à quoi ressemblera la situation avant qu'un incident se produise. Du côté de la sécurité, je suis sûr de savoir à quoi ressemblent les profils de sécurité et à quoi ils doivent ressembler. Nous y souscrivons entièrement.

Toutefois, l'un des problèmes de sécurité dans le domaine des transports est que, même si nous avons expressément appuyé le modèle de sécurité qui nous était proposé, il y a malheureusement d'importants segments de l'économie qui bénéficient de la clause des droits acquis et qui jouissent par conséquent d'un niveau de sécurité qui est loin d'être satisfaisant. Nous aimerions que la sécurité des ponts soit conforme au modèle optimal et ne dépende pas d'un modèle antérieur quelconque. Nous aimerions en être sûrs avant d'aller de l'avant ou, du moins, nous asseoir à la table pour pouvoir traiter de cette question.

[Français]

La présidente : J'aimerais connaître votre avis sur l'état actuel des ponts et tunnels internationaux au Canada. Premièrement, sont-ils tous en bon état et, deuxièmement, ce projet de loi serait-il de nature à améliorer la situation?

[Traduction]

M. Benson : C'est pour moi une question difficile car je ne suis pas ingénieur. Je suis bien d'autres choses, mais pas ingénieur.

La présidente : Mais les membres vous parlent.

Mr. Benson: Yes, I do. I think they are doing a good job of inspecting the most important bridges and also just looking at them from a tour perspective. One has to understand that the Ambassador Bridge runs some 13,000 to 14,000 trucks per day that are critical to our economy. That bridge takes one heck of a pounding, to be blunt. I think the facilities are doing a pretty good job. I do not know whether this bill would make it any better or change anything. The more global aspect of the bill is that it would give the federal government a responsibility or approval over the bridges. That is likely the bigger focus in Bill C-3. I would think that micromanagement would not be appreciated. There are already standards in place for repairs, building and maintenance. It does not matter whether the bridge goes from Canada to the United States at Windsor or from Ontario to Quebec at Gatineau; certain standards for bridges have to be met, and I am confident that the operators would meet them.

Senator Tkachuk: I am not clear on the bill. Do you have any problems with the bill? Do you have any proposals for amendments or are you relatively satisfied with the bill as it is written?

Mr. Benson: We are relatively satisfied with Bill C-3 as it stands. I do not believe that it is my role to come forward with proposed legislative changes. We have raised issues and talked about our general support of the bill and some concerns. Perhaps other people have brought forward amendments and you might want to look at those. I think that is the responsibility of a committee and so I rarely come forward with specific changes.

Overall, the thrust of this bill is similar to that of the previous government's bill. The bill is timely. Our concern, as I said before the House and before the Senate, is that to our knowledge, the only two projects that are relatively ready to go forward have both been pulled off the table. Is there anything in Bill C-3 that can move those projects forward? We are not sure.

We raised the question of repairs here and in the other place but we are not sure. On the issue of confidentiality and security, we are waiting for regulations. As we know, when bills are passed these days the practice sadly appears to be to leave everything for the regulations.

Senator Tkachuk: Thank you.

Senator Phalen: I have one or two questions on your submission. You say that you have concerns mostly about what is not in the bill, rather than what is in the bill, such as the facilities requiring government permission for maintenance. Do you believe that the maintenance standards would be higher? Is that what you mean?

Mr. Benson: No. I am referring to delays, which are deadly. It is an issue of overregulation, though I hate using the word from a union side. It comes down to an operator of a bridge or tunnel, public or private, choosing to proceed with improvements to their facility and being tied up in a huge amount of red tape. They are

M. Benson : Effectivement. Je pense qu'ils font un excellent travail lorsqu'ils inspectent les ponts les plus importants et lorsqu'ils se contentent de les examiner dans le cadre d'une visite. Il faut savoir que le pont Ambassador accueille entre 13 000 et 14 000 camions par jour, ce qui est névralgique pour l'économie. Pour dire les choses franchement, ce pont assume une lourde charge. Je suis d'avis que les infrastructures font un excellent travail. Je ne sais pas si ce projet de loi va améliorer la situation ou modifier quoi que ce soit. Dans son aspect le plus général, il confèrera au gouvernement fédéral le pouvoir d'assumer la responsabilité ou d'accorder des autorisations sur ces ponts. C'est sans doute l'élément le plus important du projet de loi C-3. Or, je ne pense pas que la microgestion soit un phénomène qui soit fort apprécié. Il existe déjà des normes pour les réparations, les travaux de construction et d'entretien. Il importe peu que le pont relie le Canada aux États-Unis à Windsor ou l'Ontario au Québec à Gatineau; les ponts doivent respecter certaines normes, et je suis convaincu que les administrateurs les respecteront.

Le sénateur Tkachuk : Je ne vous comprends pas très bien; le projet de loi vous pose-t-il des problèmes? Avez-vous des propositions de modifications ou êtes-vous relativement satisfait du projet de loi tel quel?

M. Benson : Nous sommes relativement satisfaits du projet de loi C-3 tel quel. Je ne pense pas que mon rôle consiste à proposer des réformes d'ordre législatif. Nous avons soulevé des questions et déclaré notre adhésion générale à ce projet de loi. Peut-être que d'autres ont proposé des modifications, que vous examinerez alors sans doute. Je pense que c'est là une des responsabilités d'un comité et il est bien rare que je propose des changements précis.

Dans l'ensemble, l'orientation de ce projet de loi est analogue à celle du projet de loi du gouvernement préalable. Il arrive à point nommé. Comme je l'ai déjà déclaré devant la Chambre et devant le Sénat, mon principal souci tient au fait que les deux seuls projets qui étaient relativement prêts à aller de l'avant ont été retirés de la table. Y a-t-il quoi que ce soit dans le projet de loi C-3 qui puisse faire avancer ces projets? Nous n'en sommes pas sûrs.

Nous avons soulevé la question des réparations ici et à l'autre endroit, mais nous n'en sommes pas sûrs. Sur le dossier de la confidentialité et de la sécurité, nous attendons les règlements. Comme vous le savez, lorsqu'un projet de loi est adopté à l'heure actuelle, l'usage semble malheureusement consister à tout laisser dans les règlements.

Le sénateur Tkachuk : Je vous remercie.

Le sénateur Phalen : J'ai une ou deux questions à propos de votre exposé. Vous dites avoir des préoccupations essentiellement sur ce qui est absent du projet de loi plutôt qu'au sujet de ce qui s'y trouve, comme les installations dont l'entretien nécessite l'autorisation du gouvernement. Pensez-vous que les normes d'entretien doivent être plus rigoureuses? Est-ce bien ce que vous voulez dire?

M. Benson : Absolument pas. Je parle des retards, qui sont catastrophiques. C'est un problème de réglementation excessive, même si j'ai horreur d'employer ce mot dans une optique syndicale. Ce que cela signifie, c'est que l'administrateur d'un pont ou d'un tunnel, qu'il soit public ou privé, avant d'apporter la

tied up in red tape now; how much more do they need to do their jobs? I do not believe the situation would be any better with this bill. Our concern is that there would be more delays and what those would mean. It would be a matter of what bureaucrats think should happen versus the people running the road. It is that simple. It seems to be rather open-ended, senator, and we are not sure what it means. We will find out with the regulations.

Senator Phalen: Who sets the standards now?

Mr. Benson: They are set like building codes are set by the various levels of government dealing with transport. There are layers and layers of regulations dealing with structures, as you found out with the very sad and unfortunate situation in Quebec when the overpass collapsed in Montreal. Transport Canada had engineers and safety people running around trying to find out what happened. They are the people who regulate bridges. I would hope that the structures, which have lasted many years, will continue to last, but perhaps they will not.

Senator Phalen: In your submission you said that a problem with the bridges is not necessarily the infrastructure but rather how we deal with the reality of the American demand for security. We have the interim fast pass — I am pleased that the word “interim” is underlined — versus Transport Canada’s security clearance. Could you explain the difference?

Mr. Benson: I will not get into details. The fast pass is a joint custom arrangement between the United States and Canada that has served its purpose. Unfortunately, the events of 9/11 and the Department of Homeland Security have changed the tenor of the fast pass to the point that for several reasons we have a great deal of concern about it. Our members are giving their private information to a foreign national, which determines whether or not they get a card that they require in order to work, and they have absolutely no right of appeal. There is no due process and no right of union participation. There is absolutely nothing.

The Transport Canada security clearance process is used in airports and will be used eventually in road and rail as well. It is a Canadian process controlled by Canadian politicians and to which the due process of law applies.

Frankly, I do not like a situation in which Canadians are required to give their information to a foreign national. That is not anti-American because it is irrelevant to me whether the foreign national is England, France or any other country. We have a recognized system in place that can do the job and protect the rights of our citizens, so I think the government should choose the right system.

moins d’amélioration à son installation, doit se débattre avec un volume considérable de paperasserie. La paperasserie est déjà volumineuse à l’heure actuelle; de quel autre volume ont-ils besoin pour faire leur travail? Je ne pense pas que la situation s’améliorera avec ce projet de loi. Je crains qu’il y ait encore plus de retards et tout ce qu’ils entraînent. C’est en fait une question de ce que les bureaucrates veulent par opposition à ceux qui administrent les routes. C’est aussi simple que cela. Il semble que ce projet soit plutôt extensible, et je ne sais pas au juste ce que cela signifie. Nous le saurons lors de la publication des règlements.

Le sénateur Phalen : Qui établit les normes aujourd’hui?

M. Benson : Elles le sont comme les codes du bâtiment le sont par les divers ordres de gouvernement qui s’occupent des transports. Il y a des strates et des strates de règlements qui traitent des ouvrages, comme vous avez pu le constater lors de l’événement tragique qui est survenu au Québec lorsqu’un pont s’est effondré à Montréal. Transports Canada a alors dépêché des ingénieurs et des agents de sécurité pour tenter de savoir ce qui s’était passé. Ce sont les mêmes gens qui réglementent les ponts. J’ose espérer que les ouvrages qui existent depuis des années continueront d’exister, mais peut-être ne sera-ce pas le cas.

Le sénateur Phalen : Dans votre exposé, vous avez dit que l’un des problèmes qui se rattache aux ponts n’a pas forcément trait aux infrastructures, mais plutôt à la façon dont nous devons faire face à la réalité des exigences américaines en matière de sécurité. Nous avons le laissez-passer rapide provisoire — et je suis heureux de voir souligner le mot « provisoire » — par opposition aux autorisations de sécurité de Transports Canada. Pouvez-vous m’expliquer la différence?

M. Benson : Je n’entrerais pas dans les détails. Le laissez-passer rapide est un accord douanier conjoint conclu entre les États-Unis et le Canada qui a bien servi son objectif. Malheureusement, les événements du 11 septembre et le ministère américain de la Sécurité nationale ont modifié la teneur du laissez-passer rapide à tel point que, pour plusieurs raisons, celui-ci suscite en nous de sérieuses inquiétudes. Nos membres doivent fournir des renseignements personnels à un étranger qui décide si oui ou non ils obtiendront la carte dont ils ont besoin pour travailler, et il n’y a absolument aucun droit d’appel. Il n’y a aucune procédure de recours et aucun droit de participation syndicale. Il n’y a absolument rien.

Les autorisations de sécurité de Transports Canada sont en vigueur aux aéroports et elles finiront par l’être dans le domaine du transport routier et du transport ferroviaire. C’est une procédure canadienne contrôlée par des politiciens canadiens et à laquelle la loi s’applique régulièrement.

Franchement, je n’aime pas que des Canadiens soient tenus de fournir des renseignements personnels à un étranger. Je ne fais pas ici de l’antiaméricanisme, car il m’importe peu que cet étranger soit britannique, français ou d’un autre pays. Nous avons en place un système reconnu qui protège parfaitement les droits de nos citoyens, et je pense que le gouvernement doit opter pour le bon système.

That is why we underline "interim" in our submission. Unlike the interim fast pass, the Transport Canada secured clearance is biometric. It is a higher clearance and is faster. Putting it bluntly, if it is good enough to fly a plane into a foreign country, then it is good enough for a truck driver or a rail operator to cross the border without a big fuss. It is a better process all around. For example, the Ambassador Bridge could have pre-clearance built in. They like the Detroit River tunnel project at Windsor-Detroit because pre-clearance is built in. That kind of custom and duty cargo clearance allows things to move along like in a pipeline. The border aspect is eliminated.

It is better for our members because it protects the sovereignty of our country and our members' constitutional charter rights. As well, it will move goods more quickly. It is a win-win situation.

Senator Mercer: Windsor is an interesting place with its many crossings of the river. It is very important to the economy of this country. Let us back up from Windsor for a moment and consider the main feeder road into Windsor, Highway 401. We know how dangerous the last few miles of Highway 401 can be; there have been many major accidents in the past. Highway 401 does not end at the bridge or at the tunnel. Where do you think that Highway 401 should end? Even though that is a provincial responsibility, I think it does fit well in discussions about how the border crossings are managed.

Mr. Benson: Once at 2 a.m. I stood on a stretch of the road and watched the trucks go by. I can understand why people who live there are concerned. The truck drivers have to manage their huge beasts through a city. I am not a truck driver, but I have certainly ridden in semis. I am not an expert that way, but least I have been there.

The history, as I understand it, is that at one time that road was at the end of town. It was like a ring road. Of course the city has grown since then. It has been suggested that if the bilateral process has its way and we move the road out another couple of miles, sooner or later we will run into the same problem.

One reason the Detroit River tunnel project made sense, especially in the new transformation where they were planning to trench everything, was that it would clear up two problems. Clearly, the bridge must have something that gets at least trucks down there. I do not know about cars.

I asked our leadership there whether anyone had ever thought of trenching that road. The answer was yes, but the suggestion was turned down years ago. It would be wonderful if there were a

C'est pourquoi nous soulignons le mot « provisoire » dans notre exposé. Contrairement au laissez-passer rapide provisoire, les autorisations de sécurité de Transports Canada sont biométriques. Il s'agit d'un système plus rigoureux et plus rapide. Pour être parfaitement honnête, si le système est suffisamment bon pour pouvoir piloter un avion jusque dans un pays étranger, il doit l'être aussi pour qu'un camionneur ou une compagnie de chemin de fer puisse franchir la frontière sans problème. C'est un processus supérieur dans son ensemble. Par exemple, le pont Ambassador pourrait intégrer un système d'autorisations préalables. Si le projet du tunnel sous la rivière Detroit plaît autant à Windsor-Detroit, c'est parce que le système d'autorisation est intégré dedans. Ce type d'autorisation et de prédédouanement permet aux marchandises de s'écouler comme dans un pipeline. L'aspect frontalier est pratiquement éliminé.

Il est également préférable aux yeux de nos membres car il protège la souveraineté de notre pays et les droits constitutionnels de nos membres. Par ailleurs, il permet d'acheminer rapidement les marchandises. C'est une situation bénéfique pour tous.

Le sénateur Mercer : Windsor est un lieu intéressant avec autant d'ouvrages qui enjambent la rivière. Cela est très important pour l'économie de ce pays. Écartons-nous de Windsor un instant et examinons la principale route collectrice qui mène à Windsor, l'autoroute 401. Nous savons tous le danger que présentent les derniers kilomètres de l'autoroute 401; beaucoup d'accidents graves s'y sont produits par le passé. L'autoroute 401 ne prend pas fin au pont ou au tunnel. Où pensez-vous que l'autoroute 401 doive prendre fin? Même si cela relève du champ de compétence de la province, je ne pense pas que la question soit déplacée dans un débat sur la façon de gérer les postes-frontière.

M. Benson : Un beau jour, à 2 heures du matin, je me suis installé le long d'un tronçon de cette route pour regarder les camions passer. Je comprends maintenant pourquoi les gens qui vivent là sont inquiets. Les camionneurs doivent traverser toute une ville avec leurs énormes engins. Je ne suis pas camionneur de métier, mais il m'est arrivé de circuler dans des semi-remorques. Je ne suis pas expert en la matière, mais j'ai vécu l'expérience.

Si je ne m'abuse, jadis, l'autoroute 401 se trouvait à l'extrémité de la ville. C'était un peu comme un boulevard périphérique. Bien sûr, la ville s'est étalée depuis. D'aucuns ont suggéré que, si le processus bilatéral aboutit et que nous déplaçons la route sur deux ou trois milles supplémentaires, tôt ou tard, nous connaissons le même problème.

La raison pour laquelle le projet du tunnel sous la rivière Detroit semblait si logique, surtout en vertu de la nouvelle transformation où l'on prévoyait de creuser la totalité de l'ouvrage, c'est qu'il devait permettre de remédier à deux problèmes. Manifestement, le pont doit présenter un attrait qui attire au moins les camions. Je ne sais pas ce qu'il en est des voitures.

J'ai demandé à nos dirigeants là-bas si quelqu'un avait jamais réfléchi à creuser la route. On m'a répondu oui, mais l'idée a été rejetée il y a des années. Quel bonheur s'il y avait un moyen de

way of getting at least truck traffic directly to the bridge. The tunnel would not be an issue because it would be straight in from the highway. I think that should be investigated.

Senator Mercer: You talked about the need for clearance. Were you suggesting that perhaps pre-clearance centres some distance from the bridges or tunnels could be put in place? That would be new. Now we have pre-clearance at airports and for rail travel, so why not have pre-clearance in truck travel? It might speed up the process of crossing bridges. I suggest it would also allow us to provide better security X-raying for many more trucks and would allow us to inspect more trucks without causing delays at the point of crossing.

Mr. Benson: I do not want to get into too much detail, but clearly the joint border with the pre-clearance with a secure access would be the absolute dream. If you could get a truck off the road in a secure manner into a marshalling yard or a yard that has joint custom clearance with the type of Transport Canada security clearance — biometric cards or pre-cleared cargo — you would still have the border but also a pipeline. I think that would be terrific.

People think that many of the bridges are maxed out. There seems to be a misconception that the bridges cannot handle traffic. That is not true. Even the Ambassador Bridge is not at capacity. It is not near capacity. Therefore, the problem is not with the actual physical facility. The big problem is in the throughput and what happens before or after. Those types of facilities would certainly help resolve much of this concern, making life for our members and truckers in general much easier.

Senator Mercer: We all know that the Teamsters Canada union represents many truck drivers. Do you represent other employees involved at any of the border crossings?

Mr. Benson: We have Teamsters Canada Freight and Tank Haul Division and Teamsters Canada Rail Conference. We represent many toll takers. On the other side of the border, Teamsters members will greet you. I am not sure whether you are referring to the customs and duty people at the border. We do not have them as members yet.

Senator Mercer: We have border crossings and bridges and tunnels. There are workers on them. You have talked about security on the bridges. There are security people on the bridges. Are some of those people members of Teamsters Canada?

Mr. Benson: Yes.

Senator Mercer: You mentioned that they would be the first responders in the event of an incident.

Mr. Benson: Yes. When there is an accident, they are the people who go out on the bridge.

Senator Mercer: Are they members?

Mr. Benson: Not all of them but most of them are members.

diriger au moins les camions directement vers le pont! Le tunnel ne pose pas de problème car on y aurait directement accès depuis la route. Je pense que la question mérite d'être étudiée.

Le sénateur Mercer : Vous avez parlé du besoin d'autorisations. Aviez-vous en tête l'aménagement peut-être de centres de prédédouanement à une certaine distance des ponts ou des tunnels? Ce serait là une idée nouvelle. Le prédédouanement existe aux aéroports et dans certaines gares ferroviaires; alors pourquoi ne pas l'appliquer aux transports routiers? Peut-être cela accélérerait-il le franchissement des ponts. Je pense également que cela permettrait l'inspection plus rigoureuse d'un plus grand nombre de camions sans causer des retards aux postes-frontière.

M. Benson : Je ne tiens pas à trop entrer dans les détails, mais, manifestement, une frontière conjointe dotée d'un système de prédédouanement avec un accès sécurisé serait un rêve absolu. Si vous pouviez faire passer un camion de la route à une cour de triage dotée d'un système conjoint de prédédouanement et du type d'autorisation de sécurité de Transports Canada, comme des cartes biométriques ou des marchandises prédédouanées — vous auriez toujours le poste-frontière, mais également un véritable pipeline. Ce serait la solution idéale.

Les gens pensent que beaucoup des ponts ont atteint leur niveau de saturation. On semble se faire une idée fausse selon laquelle les ponts ne peuvent accueillir toute cette circulation. C'est absolument faux. Même le pont Ambassador n'a pas atteint le maximum de sa capacité. Il en est loin. Ainsi donc, le problème n'est pas d'ordre physique. Le plus gros problème est la productivité et ce qui se passe avant ou après. Ces types d'installations contribueraient indéniablement à apaiser bon nombre de ces préoccupations et faciliteraient beaucoup la vie de nos membres et des camionneurs en général.

Le sénateur Mercer : Nous savons tous que Teamsters Canada représente un grand nombre de camionneurs. Représentez-vous également d'autres employés qui travaillent aux postes-frontière?

M. Benson : Il y a la division Freight and Tank Haul de Teamsters Canada et la Conférence ferroviaire Teamsters Canada. Nous représentons bon nombre des préposés au péage. De l'autre côté de la frontière, ce sont des membres de Teamsters qui vous souhaiteront la bienvenue. Je ne sais pas si vous voulez parler des douaniers à la frontière. Ils ne font pas encore partie de nos membres.

Le sénateur Mercer : Nous avons des postes-frontière et des ponts et des tunnels. Beaucoup de gens y travaillent. Nous avons parlé de la sécurité des ponts. Or, il y a des agents de sécurité sur les ponts. Certains de ces gens sont-ils membres de Teamsters Canada?

M. Benson : Oui.

Le sénateur Mercer : Vous avez dit qu'ils seraient parmi les premiers à intervenir en cas d'incident.

M. Benson : Effectivement. Lorsqu'il y a un accident, ce sont ces gens qui sont chargés d'intervenir sur le pont.

Le sénateur Mercer : Sont-ils membres de votre syndicat?

M. Benson : Pas tous mais la plupart d'entre eux.

Senator Mercer: I want to put this in the proper context. Your concern reaches beyond trucks. Is that right?

Mr. Benson: Yes.

Senator Mercer: You said a number of times that redundancy is important to security. I am coming to the conclusion, not a final conclusion, that one problem with this bill is that it will delay a project that addresses that very problem. The owners of the Ambassador Bridge have told this committee they are prepared to start construction of a second Ambassador Bridge very close to the existing one as soon as the environmental assessment is complete and they have received approval on the American side. They are waiting for approval from the Canadian side. This bill would delay that.

We have talked about regulations having to come forward. If Government of Canada, Government of Ontario or City of Windsor funds were not used, then someone would need to be willing to build a new structure, which helps increase the redundancy.

According to the owners of the Ambassador Bridge, they would maintain the old bridge, not necessarily as a utilized bridge but as a backup. They would ensure that it is in good structural condition so that if there were an incident, it would be an option to go back to the old bridge to allow commerce to continue. Do you not see that in this bill?

Mr. Benson: I am sorry, do I see what?

Senator Mercer: Do you see this bill not holding up that project?

Mr. Benson: I think this bill will certainly hold up the project. As I said repeatedly, the entire binational process and regulatory procedure going through will hold up the project. That is pretty clear.

Senator Mercer: I want to get more specific. You made reference a number of times to concerns about maintenance and safety. Are you or your members aware of any specific safety issues around infrastructure and maintenance? Obviously, there are day-to-day safety issues that are always faced at a border crossing.

Mr. Benson: It is not the infrastructure. If you are on the road, you are dodging cars and trucks. Obviously, if there are many large trucks with people trying to get around them and a person is out there with little pylons trying to accomplish something, the narrower the passage, the more likely safety is compromised. The issue is not about the maintenance. It is just a general safety concern where if people have been delayed for four hours and they see a road, they generally put their foot down and go. Our member may be standing on the bridge somewhere. It is not a pleasant thought.

Le sénateur Mercer : Je tiens à mettre cela en contexte. Vos préoccupations dépassent les simples camionneurs. Ai-je tort?

M. Benson : Non.

Le sénateur Mercer : Vous avez dit à plusieurs reprises que la redondance était importante pour la sécurité. J'en conclus, et il ne s'agit pas d'une conclusion finale, qu'un des problèmes de ce projet de loi est qu'il retardera un projet qui vise précisément à remédier à ce problème même. Les propriétaires du pont Ambassador ont déclaré devant ce comité qu'ils étaient prêts à entreprendre les travaux de construction d'un deuxième pont Ambassador juste à côté du pont existant dès qu'une évaluation environnementale serait terminée et qu'ils auraient reçu l'autorisation du côté américain. Ils attendent l'autorisation du côté canadien. Or, ce projet de loi retardera le processus.

Nous avons parlé des règlements à venir. Si l'on n'avait pas recours au financement du gouvernement du Canada, du gouvernement de l'Ontario ou de la ville de Windsor, il faudrait alors que quelqu'un soit désireux de construire un nouvel ouvrage, ce qui contribue à accroître la redondance.

Selon les propriétaires du pont Ambassador, ceux-ci sont prêts à préserver l'ancien pont, pas forcément pour l'utiliser, mais comme ouvrage de secours. Ils s'assureront qu'il est en bon état structural de sorte que, s'il y a un incident, il sera possible de réutiliser l'ancien pont pour ne pas interrompre les échanges commerciaux. Vous ne voyez pas cela dans le projet de loi?

M. Benson : Excusez-moi, que suis-je censé voir?

Le sénateur Mercer : Estimez-vous que ce projet de loi empêche la réalisation de ce projet?

M. Benson : Je pense en effet qu'il retardera le projet. Comme je l'ai dit à maintes reprises, tout le processus binational et la procédure de réglementation retarderont le projet. Cela est parfaitement limpide.

Le sénateur Mercer : J'aimerais entrer un peu plus dans les détails. Vous avez fait un certain nombre d'allusions à vos préoccupations au sujet de l'entretien et de la sécurité. Vous ou l'un de vos membres êtes-vous au courant de problèmes de sécurité précis au sujet des infrastructures et de l'entretien? Manifestement, chaque jour, un poste-frontière est exposé à des problèmes de sécurité.

M. Benson : Il ne s'agit pas des infrastructures. Si vous vous trouvez sur la route, vous devez esquiver des voitures et des camions. Manifestement, s'il y a un grand nombre de gros camions et toutes sortes de gens qui s'efforcent de les esquiver et qu'il y a au milieu de tout cela une personne avec de petits pylônes qui essaie de faire quelque chose, plus le passage est étroit, plus la sécurité risque d'être compromise. Il ne s'agit pas d'une question d'entretien. Il s'agit tout simplement d'une préoccupation de sécurité car, lorsque des gens ont dû subir un retard de quatre heures et qu'ils voient tout d'un coup le champ libre, ils appuient généralement sur le champignon pour aller plus vite. Or, notre petite personne avec les pylônes peut se trouver sur le pont, ce qui est une éventualité peu enviable.

Senator Eyton: I have a supplementary question. The bill itself will not cause any delay, although we have heard a variety of concerns. In fact, we have heard from the operators of the Ambassador Bridge that they were concerned that under the bill, and perhaps under regulations yet to be tabled, those items could cause delay.

You were stronger in your assertion. You referred to pulling, in effect, two projects. I take it one of them was the tunnel and the other was the Ambassador Bridge and the improvements we talked about. Pulling the projects speaks to the owners or operators taking them off the table, but that is not the case. What did you mean by your reference to pulling?

Mr. Benson: Perhaps as working class guys, we use that language.

As I understand the binational process, they are basically looking for somewhere to put something. Those two particular projects were one with the binational process as a side set. We were looking at something else.

Again, what does that mean for a private enterprise if they choose to go ahead? I am not sure. I think this bill rightly gives the minister a lot of authority. I am not disputing that. I think it is important that that authority is there.

Certainly those two projects were kind of parked. Perhaps "parked" is the right word. They have decided to look elsewhere.

To give you a bit of background, the whole binational process is a Ping-Pong ball: we have Windsor upset about a particular location, and we have downstream mayors saying not in our back yard. We have someone else passing legislation not here, not there, not somewhere else. For Canada it is pretty important that we have throughput from all auto plants and other industry moving down that highway. I am not convinced that under this process I will see something built in my lifetime. If you can tell me that this bill will get something, through then yahoo!

Senator Eyton: Assuming that the regulations are prompt and that there are discussions along the way, do they need to delay any of these projects?

Mr. Benson: No. Just from my experience dealing with government regulations and the regulatory process, it can be often time consuming and more battles are fought over there than are fought before these committees. Again, if it is a fast process and moves forward, from day one we have always said this bill was really just a continuation of peace, order and good governance. It is something that probably should have been there a long time ago. We were not complaining about it under the previous government, we are not complaining about it under the new government. We are just raising some of the issues and

Le sénateur Eyton : J'ai une autre question. Ce n'est pas le projet de loi proprement dit qui entraînera le moindre retard, même si nous avons entendu exprimer plusieurs inquiétudes à ce sujet. De fait, nous avons entendu les administrateurs du pont Ambassador déclarer craindre qu'en vertu du projet de loi, et vraisemblablement des règlements qui seront élaborés, que ces éléments n'entraînent des retards.

Votre déclaration est encore plus forte. Vous mentionnez en fait le retrait de deux projets. Si je ne m'abuse, dans un cas il s'agit du tunnel et dans l'autre du pont Ambassador, et des améliorations dont nous avons parlé. Le retrait des projets concerne les propriétaires ou administrateurs qui les retirent de la table, mais ce n'est pas le cas. Que vouliez-vous dire lorsque vous avez fait allusion à ce retrait?

M. Benson : Peut-être est-ce le langage que nous employons dans la classe ouvrière.

Si je comprends bien le processus binational, ce que l'on recherche dans le fond, c'est un endroit où aménager quelque chose. Ces deux projets en particulier avaient précisément pour toile de fond le processus binational. Nous recherchons quelque chose d'autre.

Une fois de plus, qu'est-ce que cela signifie pour une entreprise privée si elle décide d'aller de l'avant? Je n'en suis pas sûr. À mon avis, ce projet de loi confère au ministre beaucoup de pouvoirs. Ce n'est pas cela que je conteste, car je pense qu'il est important que ces pouvoirs soient là.

Indéniablement, ces deux projets ont été en quelque sorte mis en veilleuse. On a décidé d'aller voir ailleurs.

Pour mettre les choses en contexte, tout le processus binational est un peu comme une balle de ping-pong : d'une part, Windsor est mécontente d'un endroit en particulier et il y a les maires en aval qui n'en veulent pas dans leur basse-cour. Et il y a quelqu'un d'autre qui adopte une loi non pas ici, non pas là-bas ni nulle part ailleurs. Pour le Canada, il est important que la circulation soit fluide autant pour les constructeurs automobiles que d'autres industries qui empruntent la route. Je ne suis pas du tout convaincu qu'en vertu de ce processus, on construise quoi que ce soit de mon vivant. Si vous arrivez à me convaincre que ce projet de loi aboutira à quelque chose, alors je vous félicite!

Le sénateur Eyton : À supposer que les règlements soient établis rapidement et qu'il y ait des discussions en cours, est-il vraiment nécessaire de retarder l'un de ces projets?

M. Benson : Non. D'après l'expérience que j'ai du processus de réglementation gouvernemental, la tâche est souvent fastidieuse et un plus grand nombre de batailles sont livrées en cours de route que celles qui le sont devant les comités. À nouveau, si le processus est rapide et qu'il avance vite, dès le premier jour, nous avons toujours affirmé que ce projet de loi était en fait un moyen de maintenir la paix, l'ordre et la saine gouvernance. C'est sans doute un texte qui aurait dû être adopté il y a longtemps. Nous n'avons pas porté plainte sous l'ancien gouvernement et nous n'avons pas l'intention de le faire sous l'administration actuelle.

concerns. Of course it is up to bodies like this to decide what to do with it.

Senator Mercer: Prompt regulation may be an oxymoron. I want to go back to one of my first questions about Highway 401. In reviewing my notes, I do not think we came to a conclusion as to where you think Highway 401 should go. Are you saying it should go to the Detroit River tunnel project? Should it go to the Ambassador Bridge or should it go to one of the other crossings?

Mr. Benson: That is up to the private sector or the government to determine. If the government does decide to build a bridge going around Windsor, whether or not truckers will use it is another question. I am not an expert in urban planning. I will say that if I lived in Windsor I would like a way for trucks to get to the tunnel or somewhere so that they were not going down Huron Church Road every day. A better means of accessing that route would be helpful.

Senator Mercer: Your answer is that you do not really care which crossing it goes to, but if you were a resident of Windsor you would want it to go to a crossing as opposed to going around the city as it does now. Is that right?

Mr. Benson: Did you say around the city? It goes through the middle of the city.

Senator Mercer: I am talking about Highway 401.

Mr. Benson: Again, whether it is a private sector solution or a public sector solution, or a triple P or a quadruple P or whatever is determined, it is going to get done. I love all those terminologies these days. That is a decision that the minister, the governments at different levels, Detroit and God knows who else will make. When they make that decision, we will determine whether or not there is any will to do something about the route. I am not a mind reader. I really do not know. I have spent more than a few days down there and have come away no brighter or than when I first arrived.

Senator Mercer: We share your frustration.

Mr. Benson: Thank you.

Senator Tkachuk: I am not sure whether it is myth or reality, but sometimes you have to watch these things. Senator Mercer raised a legitimate concern regarding the bridge itself. You intimate that the project itself would be held up for some reason because of this bill. I am not really quite sure what that means, but you had also said that it was not the bridge itself that was a problem; it was the marshalling area, the customs clearance area and so on.

Mr. Benson: Yes.

Senator Tkachuk: Perhaps the bridge should be held up. If you say it is not the bridge then it must be something else. Maybe someone else's light bulb went off and they asked why we are

Tout ce que nous faisons, c'est de soulever certaines questions et préoccupations. Bien sûr, il appartient à des comités comme celui-ci de décider quoi faire.

Le sénateur Mercer : Une réglementation rapide est sans doute un oxymore. J'aimerais en revenir à l'une de mes premières questions sur l'autoroute 401. En examinant mes notes, je ne pense pas que nous ayons décidé de là où l'autoroute 401 doit aboutir. Pensez-vous qu'elle doive aboutir au projet de tunnel sous la rivière Detroit? Doit-elle aller jusqu'au pont Ambassador ou à l'un des autres ouvrages de franchissement?

M. Benson : C'est au secteur privé ou au gouvernement d'en décider. Si le gouvernement décide de bâtir un pont en contournant Windsor, encore faudrait-il savoir si les camionneurs l'emprunteront. Je ne suis pas spécialiste de l'urbanisme. Tout ce que je sais, c'est que, si je vivais à Windsor, j'aimerais que l'on trouve un moyen pour que les camions puissent se rendre jusqu'au tunnel ou ailleurs sans emprunter chaque jour le chemin de Huron Church. Un moyen de contourner cet itinéraire serait utile.

Le sénateur Mercer : Ce que vous dites, c'est que vous vous moquez pas mal de l'ouvrage de franchissement auquel l'autoroute 401 doit aboutir, mais que, si vous habitez Windsor, vous aimeriez que l'autoroute 401 aboutisse à un ouvrage de franchissement au lieu de contourner la ville comme c'est le cas actuellement. Vous ai-je bien compris?

M. Benson : Avez-vous dit contourner la ville? La route traverse la ville en plein milieu.

Le sénateur Mercer : Je vous parle de l'autoroute 401.

M. Benson : Au risque de me répéter, peu importe qu'il s'agisse d'une solution du secteur privé ou du secteur public, ou d'un triple P ou d'un quadruple P, il faut que les choses se matérialisent. J'adore la terminologie d'aujourd'hui. C'est une décision que le ministre, les différents ordres de gouvernement, Detroit et Dieu sait qui d'autre devront prendre. Et, lorsqu'ils prendront cette décision, nous verrons alors s'il y a la moindre volonté de s'occuper de l'itinéraire. Je ne lis pas dans les esprits. Je ne sais vraiment pas. J'ai passé quelques jours là-bas et n'en ai pas tiré plus d'enseignements qu'au moment de mon arrivée.

Le sénateur Mercer : Nous comprenons votre contrariété.

M. Benson : Merci.

Le sénateur Tkachuk : Je ne sais pas si c'est un mythe ou une réalité, mais il faut parfois surveiller ces choses de près. Le sénateur Mercer a soulevé une préoccupation légitime au sujet du pont proprement dit. Vous insinuez que le projet sera retardé pour une raison quelconque à cause de ce projet de loi. Je ne sais pas au juste ce que vous voulez dire, mais vous avez également affirmé que le problème ne tenait pas tant au pont qu'au secteur de triage, au passage de la douane, ou autre.

M. Benson : Effectivement.

Le sénateur Tkachuk : Peut-être faut-il retarder la construction du pont. Si vous dites que ce n'est pas le pont, ce doit être quelque chose d'autre. Peut-être que l'ampoule de quelqu'un d'autre a

building the bridge. Maybe we should speed up the customs process and move traffic through quicker. We do not really know that, do we. Or do you know that?

Mr. Benson: Most the bridges are 60 years, 70 years or 80 years old. Maybe the owner is concerned that the bridge will not hold up much longer.

We spend a lot of time studying and analyzing cross-border issues. It is critical to a transportation union, to our contractors and our employers. There is no one-off quick solution. Many items are on the table; it is a big pot of stew.

With regard to redundancy, I have heard that the owners of Ambassador Bridge want to twin or replace the bridge. I have heard half a dozen different concepts of what they want to do. That becomes part of the stew. At the end of this long process we are tied into, do we have a project ready to be built? No. Do I foresee one? Not in my lifetime. I hope I am wrong. I would love to come back here next year and say I was wrong, but I just do not think so.

When do you replace the capital stock? After 60 years or 80 years? I am not an expert on bridges. I assume that the Ambassador Bridge people and the Blue Water Bridge people are experts in their field and would know better than I. When I talk about redundancy, I talk about a simple fact, and I really do not want to talk about it in public, but if one bridge goes down, right now, we are in deep trouble. I am not talking about maintenance and repairs.

For redundancy, we might need more options than we have on the table now. Ambassador Bridge is an option. A Detroit River tunnel project is an option. This binational bridge is an option. Then of course we get into issues about private sector versus public sector competition; I will let everyone else deal with that.

We are talking about redundancy from perspective of security. So much of our economy is tied up in one basket, and we are doing a bang-up job. It has taken a long time. I am sure the trucking sector and other people feel that we need more. That is more my concern. It is not an attack on the bill. We just have to go further. We need more.

Senator Tkachuk: In other words, the status quo has produced the situation we have now.

Mr. Benson: Correct.

Senator Tkachuk: This bill is attempting to change the status quo. Whether it will or not only time will tell. I do not know that.

Mr. Benson: I would agree.

brûlé et que cette personne s'est demandé pourquoi nous construisions ce pont. Peut-être devrions-nous accélérer le passage de la douane pour fluidifier la circulation. Nous ne le savons pas vraiment. Vous, le savez-vous?

M. Benson : La plupart des ponts sont âgés de 60, 70 ou 80 ans. Peut-être que leurs propriétaires craignent qu'ils ne tiennent pas le coup encore très longtemps.

Nous passons beaucoup de temps à étudier et à analyser les questions transfrontalières. Cela revêt une importance cruciale pour un syndicat des transports, pour nos entrepreneurs et nos employeurs. Il n'y a pas de solution miracle. Il y a beaucoup d'éléments sur la table; la marmite est pleine.

Pour ce qui est de la redondance, j'ai entendu dire que les propriétaires du pont Ambassador voulaient le doubler ou le remplacer. J'ai entendu une demi-douzaine d'idées différentes sur ce qu'ils voulaient faire. Et tout cela entre dans la marmite de notre ragoût. Au bout de ce long processus auquel nous sommes astreints, avons-nous un projet prêt à construire? Non. En aperçoit-on un à l'horizon? Certainement pas de mon vivant. J'espère avoir tort. J'aimerais pouvoir me représenter devant vous l'an prochain et vous dire que j'avais tort, mais je ne pense pas que ce sera le cas.

Quand est-ce que vous remplacez le capital social? Au bout de 60 ans ou de 80 ans? Je ne suis pas spécialiste des ponts. Je présume que les administrateurs du pont Ambassador et ceux du pont Blue Water sont experts dans leur domaine et qu'ils seraient mieux en mesure de répondre à cette question. Lorsque je parle de redondance, je parle d'un élément fort simple, mais je ne tiens pas vraiment à en parler en public, à savoir que, si un pont s'effondre aujourd'hui même, nous serons vraiment dans le pétrin. Je ne parle pas d'entretien ni de réparations.

Pour ce qui est de la redondance, sans doute avons-nous besoin d'un plus grand nombre d'options que celles qui sont sur la table en ce moment. Le pont Ambassador est une option. Un projet de tunnel sous la rivière Detroit est une autre option. Ce pont binational est une option. Et bien entendu nous nous heurtons au problème de la concurrence entre le secteur privé et le secteur public; je vous laisserai régler cette question.

Nous parlons de redondance dans l'optique de la sécurité. Une grande partie de notre économie se trouve dans un même panier et nous devons rétablir les choses. Cela nous a pris un certain temps. Je suis sûr que le secteur du camionnage et d'autres gens pensent que nous avons besoin de plus que cela. C'est cela qui m'inquiète plus. Ce n'est pas un reproche que j'adresse à ce projet de loi. Nous devons tout simplement aller plus loin et obtenir davantage.

Le sénateur Tkachuk : En d'autres termes, le statu quo a abouti à la situation dans laquelle nous nous retrouvons.

M. Benson : C'est exact.

Le sénateur Tkachuk : Ce projet de loi cherche précisément à modifier le statu quo. Seul le temps nous dira s'il y parviendra. Je n'en sais rien.

M. Benson : Je partage votre avis.

Senator Tkachuk: However, that is what we have been told. The bill attempts to change the status quo. Maybe there is an easier and quicker way to do business rather than the present system, which seems to have caused the situation we have today regarding redundancy, security, and all of those other issues. There is not one place that everyone is dealing with only those issues.

Mr. Benson: I think it does change the status quo. It clearly changes the status quo and we think that is a good thing because at end of the day, tied into a binational process with hold-ups, hiccups, burps and with several sections of different departments all dealing with the pot of stew, we are one of the few voices coming forward and asking what are we serving today.

I think this bill is part of the puzzle. I will give them that; it is certainly part of the puzzle. It is about time that this has the potential, but given the world that we view, I am not sure whether that potential will see reality. If it does I will be the first to take my hat off and say thank you very much.

The bill would change the status quo. I am not sure that the status quo we have is changeable without a lot of political energy and will.

Senator Tkachuk: I am always a pessimist about these matters as well.

Mr. Benson: I have spent 20 years doing this; I am a little pessimistic.

Senator Tkachuk: Nonetheless, it cannot get any worse.

Senator Munson: That is why you have used the word "reluctant." I think you said, "We are reluctantly satisfied with the bill as it stands." You say the bill is timely; you think the bill is needed. Is that the specific part of why you say you are reluctant in your answers to Senator Tkachuk?

Mr. Benson: How many times have I seen legislation that looks good on paper? I have described the status quo and the problems we are facing. From Teamsters Canada's perspective, it is part of our duty to come here to talk about something broader than our membership. We are known for that.

What happens at that border and with those bridges or tunnels or whatever is built is absolutely critical to the manufacturing sector and the economy in Ontario, Quebec and elsewhere. This is not a trivial item; it is extremely important. How we deal with customs, duty, the clearances — these are all vitally important to our national economy.

I am not sure that at the end of the day this bill, in and of itself, will deal with the breadth of the issue. It is one little chunk and that is good, but with regulations and other legislation we would

Le sénateur Tkachuk : C'est du moins ce que l'on nous a dit. Le projet de loi cherche à modifier le statu quo. Peut-être y a-t-il un moyen plus facile et plus rapide d'agir que le système actuel, qui semble avoir abouti à la situation que nous connaissons aujourd'hui en ce qui concerne la redondance, la sécurité et toutes ces autres questions. Il n'y a pas un seul endroit où tout le monde traite uniquement de ces questions.

M. Benson : Je pense qu'effectivement il modifie le statu quo. Il le modifie clairement et nous estimons que c'est une bonne chose car, au bout du compte, coincés dans un processus binational qui retarde les choses, qui marque des hésitations et où plusieurs segments de différents ministères s'occupent tous de la même marmite, nous sommes l'une des rares voix à s'exprimer et à demander à quoi nous servons aujourd'hui.

Je crois que ce projet de loi fait partie du casse-tête. Je vous l'accorde, c'est un élément du casse-tête. Je crois qu'il a du potentiel, mais, compte tenu du monde où nous vivons, je ne suis pas sûr que ce potentiel se matérialisera jamais. S'il se matérialise, je serai le premier à lui lever mon chapeau et à lui dire merci beaucoup.

Le projet de loi modifiera le statu quo. Mais je ne suis pas certain que le statu quo soit modifiable si l'on n'y met pas beaucoup d'énergie et de volonté politique.

Le sénateur Tkachuk : Je suis moi aussi toujours pessimiste au sujet de ces questions.

M. Benson : Cela fait 20 ans que je consacre mon temps à cela; je suis un peu pessimiste.

Le sénateur Tkachuk : Vous avouerez tout de même que la situation ne peut pas empirer.

Le sénateur Munson : C'est la raison pour laquelle vous avez employé le mot « à contrecœur ». Je crois que vous avez dit : « C'est à contrecœur que nous sommes satisfaits du projet de loi tel quel. » Vous dites que le projet de loi arrive à point nommé; et vous pensez qu'il est nécessaire. Est-ce la raison pour laquelle vous affirmez devant le sénateur Tkachuk qu'il vous donne satisfaction à contrecœur?

M. Benson : Combien de fois pensez-vous que je vois un texte de loi qui a de l'allure sur le papier? J'ai décrit le statu quo et les problèmes auxquels nous sommes confrontés. Dans l'optique de Teamsters Canada, il nous appartient de comparaître ici pour parler de quelque chose de plus que de nos membres. Nous sommes connus pour cela.

Ce qu'il advient de la frontière et de ces ponts ou tunnels ou ce que l'on décidera finalement de bâtir revêt une importance névralgique pour le secteur manufacturier et pour l'économie de l'Ontario, du Québec et d'ailleurs. Ce n'est pas du tout une question triviale, mais au contraire extrêmement importante. La façon dont nous abordons les douanes, les droits de douane, les autorisations, tout cela revêt une importance vitale pour l'économie nationale.

Je ne suis pas certain qu'au bout du compte, ce projet de loi traitera du dossier dans son intégralité. Ce n'est qu'un petit morceau et cela vaut mieux, mais, en ce qui concerne les

like to see the rest of the chunk before we cheer from the heavens. Is it a bad bill? No. Does it address something that needs to be addressed? Yes. Is it a step forward? Yes. Does it answer all the issues? No. However, to be fair, even under the previous government, was the intention to deal with all the issues? The answer is no. My response is, "What a pity."

Senator Munson: Dealing with the key goods and services, you have an interesting idea, because you talk about what could happen if the border were closed. What goods and services would you see as essential if the bridge went down or one border was closed because of a 9/11-type of incident? What things should continue to flow to keep the two economies humming? Do you have a shopping list of three or four items?

Mr. Benson: It is not that. I do not know about you, but to me the tomatoes do not taste good anymore. They come a long way. It is not our fault; it is just the way it is done. I do not think there is a problem with stuff coming into Canada. That will not be an issue; food will come, goods will come. To put it in perspective, one local in Ontario has two or three thousand members who do nothing but haul cars and car parts around. A part crosses that border four, five, or six times before it gets used. Do we really want Ford, Chrysler and all those companies to shut down? I mean, the just-in-time delivery system is just in time. We were talking to one of your researchers about that issue in a separate matter, but that is what we are stuck with today.

If a bridge goes down, it is a minor inconvenience whether or not you get your brand of water. However, for the country, it is a major crisis if plants are shut down for any meaningful length of time. I like Medicare, I like those plants. There is a domino or ripple effect. It is very critical that there is at least one place where those types of vehicles can cross all day long, so that hundreds of thousands of people are not laid off. Instead of a minister standing up and being proud of his budget surplus he says, "Oops, I have a deficit today." It is very important.

Senator Zimmer: Thank you for your presentation this morning. You say you are generally satisfied with the bill and have no major concerns.

Of course, one concern from the union's point of view is always the safety and security of your members. You described a typical situation of a motorist delayed for four hours finally getting an open lane and driving quickly, which does pose a risk to people working on the roads or bridges. Beyond that general concern, do you have any underlying concerns about the safety and security of your members?

règlements et d'autres textes législatifs, nous aimerions voir le reste du morceau avant de nous émerveiller. Est-ce un mauvais projet de loi? Absolument pas. Aborde-t-il quelque chose qu'il faut régler? Oui. Marque-t-il un pas en avant? Incontestablement. Répond-il à toutes les questions? Non. Mais, pour être juste, même sous l'administration précédente, l'intention était-elle vraiment de régler toutes les questions? La réponse est non. Et ma réponse est : « Quel dommage. »

Le sénateur Munson : À propos des principaux biens et services, vous avez là une idée intéressante, car vous parlez de ce qui pourrait advenir si la frontière était fermée. Quels produits et services jugez-vous essentiels si le pont devait s'effondrer ou qu'un poste-frontière devait fermer à cause d'un incident du type de celui qui s'est produit le 11 septembre? Quels biens doivent continuer à circuler pour maintenir les deux économies à flot? Avez-vous une liste de trois ou quatre articles?

M. Benson : Cela n'a rien à voir. Je ne sais pas ce que vous en pensez, mais, pour moi, les tomates n'ont plus aucun goût de nos jours. Elles parcourent d'immenses distances. Ce n'est pas notre faute; c'est la façon dont les choses se font aujourd'hui. Je ne pense pas qu'il y ait de problème avec ce qui entre au Canada. Ce n'est pas là la question; les aliments continueront d'arriver, de même que les biens de consommation. Pour mieux situer tout cela, une section locale de l'Ontario compte 2 000 ou 3 000 membres qui ne font rien d'autre que transporter des voitures et des pièces automobiles un peu partout. Une pièce franchit cette frontière quatre, cinq ou six fois avant d'être mise en place. Souhaitons-nous vraiment que Ford, Chrysler et toutes ces compagnies ferment boutique? Ce que je veux dire, c'est que le système de livraison juste à temps est précisément juste à temps. Nous avons parlé à l'un de vos chercheurs au sujet de cette question dans un débat distinct, mais c'est précisément ce qui nous coince aujourd'hui.

Si un pont s'effondre, la gêne est minime si vous arrivez à vous procurer ou non votre marque d'eau préférée. Mais, pour le pays, il s'agit d'une crise profonde si des usines doivent fermer pendant longtemps. J'aime l'assurance-maladie, et j'aime ces usines. Il y a une réaction en chaîne ou un effet de ricochet. Il est indispensable qu'il y ait au moins un endroit où ces types de véhicules puissent franchir la frontière tout au long de la journée, pour que des centaines de milliers de citoyens ne perdent pas leur emploi. Plutôt que de voir un ministre se féliciter de son excédent budgétaire, j'en préfère un qui dise : « Malheur! nous essayons un déficit aujourd'hui. » Cela est très important.

Le sénateur Zimmer : Je vous remercie de votre exposé de ce matin. Vous affirmez être généralement satisfait de ce projet de loi et ne pas avoir de préoccupations majeures.

Bien sûr, une préoccupation des syndicats a toujours trait à la sécurité et à la sûreté de leurs membres. Vous avez décrit une situation où un automobiliste est retardé pendant quatre heures avant de se retrouver devant une route parfaitement libre et de se mettre à conduire très vite, ce qui présente un risque pour les gens qui travaillent sur les routes ou les ponts. En dehors de cette préoccupation d'ordre général, avez-vous d'autres préoccupations au sujet de la sécurité et de la sûreté de vos membres?

If a new bridge were built, are there measures that could be taken to improve the safety and security of your members?

Mr. Benson: We are privileged and honoured to represent workers and we are always concerned about our membership. We grieve when someone dies on the job; we grieve when they die for some other reason. Over all, the answer is no. Generally I have not heard a lot of concerns or problems about that.

Regarding your second question, I understand they will spend about \$1 billion rebuilding the Centre Block.

Senator Dawson: At exactly the same time as the bridge.

Mr. Benson: About the same time as the bridge. They have to rebuild it and fix it because of all the modern codes and requirements. If it were not a heritage building they would tear it down and build a new one. Those structures were built some 60 or 80 years ago. I sincerely hope that in this post-9/11 world the technology and engineering that would go into a new bridge or tunnel would take safety and security issues into consideration and thus minimize or reduce the likelihood of an incident.

Of course, because of changes to the size and weight of vehicles, they could build something that would be for today, perhaps for a few years down the road, something that would be better, would require less maintenance and would be all in all a more satisfactory experience. Senator, it would be similar to your buying a 100-year-old heritage home or something brand new. We both have a choice, and one is a little easier to look after than the other. There are advantages to having a new product. Again, I am not an engineer, not running the business. I am just relating my personal opinion.

Senator Zimmer: It is always relative, as far as new versus old, and it is an ongoing situation.

The Chairman: Thank you, Mr. Benson, for your presence here today. Feel free to send us more information.

Senator Mercer: Before we adjourn, we have had several references by witnesses to security issues, some of which we have not been able to talk about on the public record. Would it be advisable to ask Public Safety and Emergency Preparedness Canada to have someone come see us, either to brief us or to answer questions? There are some questions we have not asked and have been hesitant to ask.

The Chairman: Tomorrow we are having people from Transport Canada; maybe at the same time someone from that department could attend the meeting and answer questions.

Senator Mercer: Yes.

Si un nouveau pont était bâti, y a-t-il des mesures à prendre pour renforcer la sécurité et la sûreté de vos membres?

M. Benson : Nous avons le privilège et l'honneur de représenter des travailleurs et nous nous préoccupons toujours de leur bien-être. Nous déplorons que quelqu'un meure au travail; nous déplorons chaque fois que quelqu'un meurt pour une autre raison. En général, la réponse est non. Je n'ai pas entendu exprimer beaucoup de préoccupations ou de problèmes à ce sujet.

Pour ce qui est de votre deuxième question, je crois comprendre que l'on dépensera environ un milliard de dollars pour reconstruire l'édifice du Centre.

Le sénateur Dawson : Exactement au même moment que le pont.

M. Benson : À peu près en même temps que le pont. Celui-ci doit être reconstruit et réparé conformément à tous les codes et aux exigences modernes. S'il ne s'agissait pas d'un ouvrage à valeur patrimoniale, il suffirait de le démolir et d'en construire un autre à la place. Mais ces ouvrages ont été construits et il y a 60 ou 80 ans. J'espère sincèrement que, dans l'univers postérieur aux événements du 11 septembre, la technologie et l'ingénierie qui entreront dans un nouveau pont ou un nouveau tunnel tiendront compte des questions de sécurité et de sûreté et minimiseront ainsi ou atténueront les chances d'un incident.

Bien sûr, en raison de la modification des dimensions et du poids des véhicules, on pourrait construire quelque chose d'adapté aux besoins d'aujourd'hui, mais qui, peut-être d'ici quelques années, nécessitera moins de travaux d'entretien et constituera dans l'ensemble une expérience plus satisfaisante. Sénateur, c'est comme si vous essayiez d'acheter une maison à valeur patrimoniale construite il y a un siècle ou une maison flambant neuve. Nous avons tous les deux le choix, et l'un est un peu plus facile d'entretien que l'autre. Il y a certes des avantages à acheter un produit neuf. À nouveau, je ne suis pas ingénieur, pas plus que je ne dirige une entreprise. Je ne fais qu'exprimer une opinion personnelle.

Le sénateur Zimmer : Tout est relatif, l'ancien par rapport au neuf, et c'est une situation permanente.

La présidente : Merci, monsieur Benson, d'avoir été présent aujourd'hui parmi nous. N'hésitez pas à nous envoyer de plus amples renseignements.

Le sénateur Mercer : Avant que nous ne levions la séance, plusieurs témoins ont fait allusion à des questions de sécurité, et nous n'avons pas pu aborder certaines d'entre elles dans un débat public. Pensez-vous qu'il soit souhaitable de demander à Sécurité publique et Protection civile Canada de nous envoyer quelqu'un soit pour nous renseigner, soit pour répondre à ces questions? Il y a certaines questions que nous n'avons pas posées ou que nous avons hésité à poser.

La présidente : Demain, nous entendrons des membres de Transports Canada; peut-être qu'en même temps, un membre de ce ministère pourrait assister à la réunion et répondre aux questions.

Le sénateur Mercer : Effectivement.

The Chairman: I will add it to the list tomorrow.

We will adjourn until tomorrow afternoon at 6:15. Thank you very much.

The committee adjourned.

OTTAWA, Wednesday, December 6, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act, met this day at 6:15 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Tonight, we are dealing with Bill C-3, respecting international bridges and tunnels.

Our witnesses from Transport Canada are Ms. Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure Programs; Mr. Brian Hicks, Director, Bridge Policy and Programs; and Mr. Alain Langlois, Counsel, Legal Services.

Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure Programs, Transport Canada: My colleagues and I wish to thank the Senate committee for inviting us back to speak to you about Bill C-3. We have listened carefully to the presentation made by stakeholders and your questions to them. We would like to take this opportunity to discuss some of the issues that have been raised and then answer any questions that you may have.

We would like to discuss the issues by categories. Windsor was a prominent issue discussed, so we will start there.

Much of the discussion of the committee has focused on Windsor and the Windsor border issues. This is not surprising. About 25 per cent of Canada's trade with the U.S. passes through Windsor and the international bridge and tunnels that support this trade are important infrastructure. To complicate matters, there are several ongoing initiatives — federal, state, provincial, municipal and private — that seek to offer solutions to the border, traffic and infrastructure problems that exist in the area. I would like to focus on two such initiatives, with the goal of clearing up some misunderstandings that may have occurred during these hearings.

The first of these initiatives is the Border Transportation Partnership, which was established in 2000. This is a binational body that includes Transport Canada, the Ontario Ministry of Transportation, the United States Federal Highway Administration, and the Michigan Department of Transportation. There are four bodies of government involved in this initiative, and their goal is to develop a long-term strategy to deal with border issues in the Windsor-Detroit area.

La présidente : J'ajouterais cela à l'ordre du jour de demain.

Nous allons lever la séance jusqu'à demain après-midi à 18 h 15. Merci beaucoup.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 6 décembre 2006

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence, se réunit aujourd'hui à 18 h 15 pour examiner le projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Ce soir, nous examinons le projet de loi C-3 concernant les ponts et tunnels internationaux.

Nos témoins de Transports Canada sont Mme Evelyn Marcoux, directeur général, Programmes des infrastructures terrestres, M. Brian Hicks, directeur, Politiques et programmes des ponts, et M. Alain Langlois, avocat, Services juridiques.

Evelyn Marcoux, directrice générale, Programmes des infrastructures terrestres, Transports Canada : Mes collègues et moi remercions les membres du comité sénatorial de nous avoir réinvités pour parler du projet de loi C-3. Nous avons écouté attentivement les exposés des intervenants et les questions que vous leur avez posées. Nous aimerions saisir l'occasion pour traiter de certaines des questions qui ont été soulevées, puis nous répondrons à vos questions.

Nous aimerions aborder les questions par catégories. Windsor était une question importante, alors nous commencerons par celle-là.

La majeure partie des discussions du comité ont porté sur Windsor et sur les problèmes frontaliers à Windsor. Cela n'est pas surprenant. Environ 25 p. 100 des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis passent par Windsor, et les ponts et tunnels internationaux par lesquels transitent ces échanges constituent une infrastructure importante. Pour compliquer les choses, plusieurs initiatives ont été mises en oeuvre — par des organismes fédéraux, provinciaux, municipaux, d'État et du secteur privé — afin d'offrir des solutions aux problèmes que connaît la région en ce qui concerne la frontière, la circulation et l'infrastructure. J'aimerais traiter particulièrement de deux de ces initiatives afin de clarifier les malentendus qui ont pu survenir durant l'audience.

La première initiative est le Partenariat frontalier pour le transport, qui a été créé en 2000. Il s'agit d'un partenariat binational formé de Transports Canada, du ministère des Transports de l'Ontario, de la Federal Highway Administration des États-Unis et du département des transports du Michigan. Quatre organismes gouvernementaux prennent part à cette initiative, dont le but est d'élaborer une stratégie à long terme pour résoudre les questions relatives aux passages frontaliers dans la région de Windsor-Detroit.

In pursuit of this goal, the partnership team identified the need for additional cross-border capacity, and established the Detroit River International Crossing study, DRIC. DRIC is the son of that initiative, and it was created to help assess the additional capacity that is needed in Windsor. It is a formal environmental assessment process that is required by federal, state, and provincial legislation, to review the environmental impacts of all possible options. DRIC is a highly consultative process, and extensive consultations with stakeholders have been held and are ongoing.

In the course of its study, DRIC identified at least 15 possible locations for the crossing, customs plazas and associated highway connections, which was subsequently narrowed to a focused area of analysis that continues to be studied.

At the same time, parallel to that process, the Ambassador Bridge, which is not a member of this binational partnership, has developed a plan to twin its bridge. The twinning of the Ambassador Bridge was studied by DRIC as a possible option, but it was rejected, after extensive public consultations, due to unacceptable community impacts in Windsor.

The Ambassador Bridge continues to pursue its twinning project independently of the DRIC process. These are two separate initiatives. Bridge officials are conducting, as they should, their own environmental assessment of this project, as this is one of the governmental approvals that Ambassador Bridge, or any bridge or tunnel for that matter, must obtain before commencing construction. Transport Canada has provided them with guidelines on how to meet the requirements of the Canadian Environmental Assessment Act, consistent with our responsibilities under that act.

Due to Transport Canada's involvement in both the DRIC process and its support of Bill C-3, the bill has been seen by some as a tool to facilitate the DRIC process. This is not so, and it is unfortunate that the bigger picture seems to have been lost.

The history of Bill C-3 does not start at Bill C-44, or even at Bill C-26. It originates, more likely, in the 1960s and 1970s, when the Canadian government, even at that time, recognized the need to apply consistent rules and policies to the country's international bridges and tunnels, while acknowledging that each of these structures is owned and operated differently. This is what we want to stress to you today, that Bill C-3 seeks to impose a set of rules that will apply to all international bridges and tunnels equally, regardless of how they are owned or operated, by providing the federal government with the means to fully exercise its constitutional jurisdiction with respect to these structures.

Pour atteindre ce but, les membres ont indiqué qu'il fallait accroître la capacité transfrontalière et ont entrepris une étude sur le passage international de la rivière Detroit (PIRD). Le PIRD (en anglais DRIC) est le fruit de cette initiative et a été créé pour permettre d'évaluer la capacité additionnelle qui était nécessaire à Windsor. Il s'agit d'un processus officiel d'évaluation environnementale obligatoire en vertu de la législation fédérale, provinciale et d'État qui vise à examiner les répercussions de toutes les options possibles sur l'environnement. L'étude du PIRD est un processus hautement consultatif, et de nombreuses consultations ont été réalisées auprès d'intervenants et se poursuivent toujours.

L'étude sur le PIRD a permis de déterminer au moins 15 emplacements possibles pour la construction du poste frontalier, des aires de service et des voies de raccordement. Ce nombre a par la suite été réduit, et l'étude se poursuit donc dans une région restreinte.

Parallèlement, les responsables du pont Ambassador, qui ne fait pas partie du partenariat binational, ont élaboré un plan en vue de doubler les voies du pont. Le doublement du pont Ambassador a été examiné dans le cadre de l'étude sur le PIRD, mais après de longues consultations publiques, cette option n'a pas été retenue en raison des répercussions inacceptables pour la population de Windsor.

Les responsables du pont Ambassador poursuivent l'étude du projet de doublement des voies indépendamment du processus du PIRD. Ils effectuent, comme il se doit, leur propre évaluation environnementale du projet car elle constitue l'une des exigences que doivent satisfaire les responsables du pont Ambassador, ou de tout autre pont ou tunnel, pour être autorisés à commencer les travaux de construction. Conformément aux responsabilités que lui impose la loi, Transports Canada leur a transmis des lignes directrices sur la façon de satisfaire aux exigences de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Étant donné que Transports Canada participe au processus d'étude sur le PIRD et appuie le projet de loi C-3, certaines personnes considèrent le projet de loi comme un outil servant à faciliter le processus d'étude sur le PIRD. Ce n'est pas le cas, et il est malheureux qu'elles ne voient pas la situation dans son ensemble.

Le projet de loi C-3 ne remonte pas au projet de loi C-44, ni même au projet de loi C-26. Ses origines remontent plutôt aux années 1960 et 1970, époque où le gouvernement canadien reconnaissait déjà le besoin d'appliquer des règles et des politiques uniformes pour les ponts et tunnels internationaux du pays, tout en reconnaissant que chacun de ces ouvrages a des propriétaires différents et est exploité de façon différente. C'est ce que nous voulons souligner aujourd'hui, à savoir que le projet de loi C-3 vise à imposer un ensemble de règles qui s'appliqueront à tous les ponts et tunnels internationaux sans distinction, quels que soient leurs propriétaires ou leur mode d'exploitation, en fournissant au gouvernement fédéral les moyens d'exercer pleinement ses pouvoirs constitutionnels à l'égard de ces ouvrages.

Moving to the ownership issue, it has been suggested that the federal government is in competition with the private crossings as it owns or controls all of the international bridges and tunnels, with the exception of two, and that, as a result, this legislation targets only these privately owned bridges. As this is also untrue, I would like to clarify the ownership structure of the country's international bridges and tunnels. By the way, this clause of ownership has a similar application in the U.S. and in two other legislations regarding other similar structures and bridges.

There are 33 international bridges and tunnels; 24 of these are for cars and trucks, and nine are for rail. All the rail bridges and tunnels are owned privately, by CN, CP, or other short-line railway companies. Of the 24 bridges that carry vehicles, two are owned by private companies: the Ambassador Bridge and the Fort Frances-International Falls International Bridge. Eleven out of 33 international bridges and tunnels are privately owned.

The 22 others are "publicly owned." It is perhaps the use of this term that has caused confusion. The notion of public ownership implies that there is some type of government involvement. In reality, this could be federal ownership, but also provincial or municipal ownership.

For example, of the 22 publicly owned vehicle bridges, nine bridges are directly owned and operated by the Province of New Brunswick, two are owned and operated by the Province of Ontario, and one by the Province of Quebec. As you heard from Mayor Francis, the City of Windsor owns the Canadian half of the Windsor-Detroit Tunnel. The Ogdensburg-Prescott Bridge is owned by an American authority. Four international bridges are directly or indirectly owned and operated by federal Crown corporations and, as you have heard from Mr. Tom Garlock, the three bridges for which he is responsible are owned and operated by a joint provincial-state authority.

As you can see, there are many different ownership structures, and contrary to what you might have been led to believe, Transport Canada does not own or operate a single international bridge or tunnel.

[Translation]

For the Minister of Transport, it is as if these bridges and tunnels were privately owned, because without Bill C-3, the federal government has no particular power, control, or authority over these structures, other than specific powers that may have been given to it in these structures' original legislation. This even applies to the bridges that are owned by the federal crown corporations who report to Parliament through the Minister of Transport.

I do not doubt, honourable senators, that you are fully aware of the particular relationship of independence that exists between government and crown corporations. While the governor in council reviews and approves their corporate management plans, and in doing so may have some say as to how these bridges are managed, the minister has absolutely no authority over the

En ce qui concerne la question de la propriété, on a laissé entendre que le gouvernement fédéral faisait concurrence aux exploitants privés car il possède ou contrôle tous les ponts et tunnels internationaux, sauf deux, et que par conséquent, la législation ne cible que les ponts qui appartiennent au secteur privé. Puisque c'est inexact, j'aimerais apporter des précisions sur la structure de propriété des ponts et tunnels internationaux du pays. Soit dit en passant, les États-Unis et deux autres administrations ont une disposition similaire applicable à la propriété des ouvrages et à des ponts de même nature.

Il existe 33 ponts et tunnels internationaux, dont 24 servent à la circulation des automobiles et des camions et neuf au transport ferroviaire. Tous les ponts et tunnels ferroviaires appartiennent à des sociétés du secteur privé, soit le CN, le CP ou d'autres compagnies de chemin de fer d'intérêt local. Parmi les 24 ponts routiers, deux appartiennent à des sociétés privées, soit le pont Ambassador et pont Fort Frances-International Falls. Onze des 33 ponts et tunnels appartiennent à des sociétés privées.

Les 22 autres appartiennent au secteur public. C'est probablement l'utilisation de cette expression qui a semé la confusion. La notion de propriété publique laisse entendre qu'il y a une certaine participation du gouvernement. En réalité, il peut s'agir du gouvernement fédéral mais aussi d'un gouvernement provincial ou d'une administration municipale.

Par exemple, des 22 ponts routiers appartenant au secteur public, le Nouveau-Brunswick en possède et exploite neuf, l'Ontario deux, et le Québec un. Comme l'a mentionné le maire Francis, la ville de Windsor possède la partie canadienne du tunnel Windsor-Detroit. Le pont Ogdensburg-Prescott appartient à une administration américaine. Quatre ponts internationaux appartiennent directement ou indirectement à des sociétés d'État fédérales et, comme l'a fait remarquer M. Tom Garlock, les trois ponts sous sa responsabilité appartiennent à une administration conjointe province-État qui les exploite.

Comme vous pouvez le constater, il existe plusieurs structures de propriété, et contrairement à ce qu'on a pu vous laisser croire, Transports Canada ne possède ni n'exploite aucun pont ni tunnel international.

[Français]

Pour le ministre des Transports, tout se déroule comme si ces ponts et tunnels appartenaient au secteur privé car, sans le projet de loi C-3, le gouvernement fédéral n'exerce aucun pouvoir, aucun contrôle, aucune compétence sur ces ouvrages, autres que ceux qui lui sont conférés par la loi originale établissant ces ouvrages. Cet état de fait s'applique même aux ponts appartenant aux sociétés d'État fédérales sous la responsabilité du ministre des Transports.

Je ne doute pas, honorables sénateurs, que vous êtes pleinement conscients de la relation particulière d'autonomie qui existe entre le gouvernement et les sociétés d'État. Même si le gouverneur en conseil examine et approuve le plan d'entreprise de ces sociétés et que, dans cette optique, il peut avoir un mot à dire sur la façon dont ces ponts sont administrés, le ministre n'a

day-to-day operations of these organizations, including safety and security. Therefore, despite having constitutional jurisdiction over these international structures, in the absence of legislation that applies equally to all international bridges and tunnels, the federal government is without the means to exercise this jurisdiction. That is the primary purpose of this bill.

On the issue of consultations — an issue of particular concern to the city of Windsor — Bill C-3 proposes to streamline the approval process for the construction of new bridges and tunnels. Stakeholders will be consulted in connection with these processes. The local municipality and the province in which a new bridge is to be located will, of course, be consulted.

In fact, the bill was amended in the House of Commons to add consultations with municipalities, at the request of a member of Parliament from the region. But to impose a duty to consult with municipalities on the Minister of Transport, when they will most certainly be consulted in the context of the environmental assessment process that must take place, not only implies that constitutional jurisdictions (or those delegated to municipalities) will not be respected, but it also has the practical effect of marginalizing the bill's attempt to streamline the approval processes, so that they will remain more burdensome than they should be.

In the particular case of Windsor, Transport Canada consults with, and will continue to consult with, the city in connection with the DRIC process and the Ambassador Bridge's application to twin its bridge, and it does so in recognition of the parties' respective jurisdictions.

[English]

Why is this legislation needed? I believe it is important to give you a quick overview as to why this legislation is needed, as this is one of the questions that have been asked in committee. I will begin with safety and security and then move on to other important sections of the bill.

I do not wish to give the impression that it is the department's position that these international bridges and tunnels are not being properly maintained or that measures are not being taken to protect these structures from security threats. Based on the information that we have been provided, it appears that our international bridges and tunnels are currently safe and secure.

Having said that, it comes down to a question of oversight and the ability to oversee structures that are important to trade, and to Canada, and for which, ultimately, the federal government is responsible, and Bill C-3 will provide this. In fact, I believe that every stakeholder that appeared before this committee, including the Ambassador Bridge, agreed that the federal government should be involved in the safety and security of international bridges and tunnels.

absolument aucun pouvoir sur les activités quotidiennes de ces organisations, y compris celles qui portent sur la sécurité et la sûreté. Par conséquent, même s'il possède la compétence constitutionnelle sur ces ouvrages internationaux, en l'absence de législation qui s'applique également à tous les ponts et tunnels internationaux, le gouvernement n'a pas les moyens nécessaires pour exercer sa compétence. Cela constitue la raison d'être du projet de loi.

Parlons de consultation, question qui préoccupe particulièrement la ville de Windsor. Le projet de loi C-3 propose la simplification du processus d'approbation pour la construction de nouveaux ponts et tunnels. Les intervenants seront consultés à ce sujet. Évidemment, on consultera la municipalité et la province dans lesquelles le nouveau pont sera érigé.

En fait, le projet de loi a été modifié à la Chambre des communes afin d'ajouter la consultation avec les municipalités, suite à une demande du membre du Parlement de cette région. Toutefois, l'imposition au ministre des Transports de l'obligation de consulter les municipalités, qui seront certainement consultées dans le cadre de l'évaluation environnementale obligatoire, laisse supposer que les compétences constitutionnelles ou les compétences déléguées aux municipalités ne seront pas respectées. Cela aurait pour effet de marginaliser l'objectif de simplification des processus de projets de loi, qui demeureraient alors plus lourds que nécessaire.

Dans le cas particulier de la ville de Windsor, Transports Canada continuera ses consultations avec la ville, dans le cadre de l'étude du PIRD et concernant la demande des responsables du pont Ambassador de doubler les voies du pont, en respectant les compétences respectives des parties.

[Traduction]

Quelle est la raison d'être de la législation? Je crois qu'il est important de vous donner un bref aperçu de la raison pour laquelle cette loi est nécessaire car c'est une des questions qui ont été posées en comité. Je commencerai par la sécurité, puis j'aborderai d'autres aspects importants du projet de loi.

Je ne voudrais pas donner l'impression que le ministère est d'avis que ces ponts et tunnels sont mal entretenus ou qu'on ne prend pas de mesures pour les protéger contre les menaces à la sécurité. D'après les renseignements que nous avons reçus, il semble que nos ponts et tunnels internationaux sont aujourd'hui sécuritaires.

Cela dit, l'enjeu consiste à avoir la capacité de surveiller les ouvrages qui sont importants pour le commerce et pour le Canada et dont le gouvernement fédéral est finalement responsable, et le projet de loi C-3 permettra d'avoir cette capacité. En fait, je crois que tous les intervenants qui ont comparu devant le comité, notamment les responsables du pont Ambassador, ont reconnu que le gouvernement fédéral devrait avoir un rôle à jouer dans la sécurité des ponts et tunnels internationaux.

[Translation]

Without Bill C-3, the Minister of Transport has no power to order an international bridge or tunnel to inspect its structure, or to disclose copies of their safety inspection reports to the federal government. The safety reports that have been shared with Transport Canada to date were done so on a voluntary basis, but we do not receive reports from most of the international bridges and tunnels.

In the case of the Ambassador Bridge, the bridge allows officials from Public Works and Government Services Canada to read these reports in their offices, but government officials are not allowed to make copies. If these reports revealed repairs that the Minister of Transport, in his wisdom, deemed necessary, the minister has no power to order that these repairs be performed.

Transport Canada relies entirely on the bridges and tunnels to properly inspect and maintain their structures, without the power to verify this information and ensure that this is the case. The Minister of Transport currently has no say regarding security. He cannot order a bridge or tunnel to undertake a threat and vulnerability assessment, to identify security gaps, or order that these security gaps be addressed and then reassessed on a regular basis. While some bridges and tunnels undertook this type of assessment after September 11, not all did and there was no requirement to share their reports with Transport Canada.

And, as in the case of safety inspection reports, if deficiencies were noted, the minister would have no power to order that certain security measures be implemented. And, finally, the Minister of Transport currently has no authority to issue an emergency direction in the case of an immediate threat to the security or safety of an international bridge or tunnel.

[English]

As you know, many international bridges and tunnels were created by a special act of Parliament. These acts and the permission that they granted were, for the most part, only valid for that structure, so that permission for any new construction by these existing bridges and tunnels would still have to be obtained by the Governor-in-Council, generally given in the form of a special act of Parliament.

Bill C-3 replaces the need to enact a special act of Parliament with an administrative process, and one that we expect will run in parallel with, or may even serve to coordinate, the many permits that already have to be obtained. The approval process contemplated in Bill C-3 should not delay projects currently underway, but should speed up the process.

Without Bill C-3, any alterations to these structures defined in Bill C-3 as a conversion, an extension or a change in use do not require Governor-in-Council approval. As this is a transportation-based bill and part of our mandate is to protect the safety, security and efficiency of the transportation system, the

[Français]

Sans le projet de loi C-3, le ministre des Transports n'a pas le pouvoir d'ordonner aux responsables d'un pont ou tunnel international d'inspecter leur ouvrage ou de donner copie des rapports d'inspection de sécurité au fédéral. Les rapports de sécurité qui ont été communiqués jusqu'ici à Transports Canada l'ont été volontairement, mais nous ne recevrons pas de rapports de la plupart des responsables des ponts et tunnels internationaux.

Dans le cas du pont Ambassador, l'administration du pont permet aux représentants de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada de lire les rapports dans ses bureaux mais ils ne seront pas autorisés à en faire des copies. Si dans sa sagesse, il jugeait qu'il y avait des réparations nécessaires d'après ces rapports, le ministre des Transports n'aurait pas le pouvoir de les ordonner.

Transports Canada compte entièrement sur les responsables des ponts et tunnels pour inspecter et entretenir les ouvrages correctement et n'a pas le pouvoir de vérifier s'ils le font et de veiller à ce qu'ils le fassent. Le ministre des Transports n'a pas son mot à dire sur la sécurité non plus. Il ne peut ordonner aux responsables des ponts et tunnels d'entreprendre une évaluation des menaces et de la vulnérabilité de cerner les lacunes de la sûreté ou de les combler et de les réévaluer régulièrement par la suite. Les responsables des ponts et tunnels ont entrepris ce type d'évaluation après le 11 septembre, mais ils ne l'ont pas tous fait et rien ne les obligeait à communiquer leur rapport à Transports Canada.

Quant aux rapports d'inspection de sécurité, le ministre n'aurait pas le pouvoir d'ordonner la prise de certaines mesures de sûreté si on constatait les lacunes. Finalement, le ministre des Transports n'a pas actuellement le pouvoir de donner des directives d'urgence en cas de danger immédiat pour la sûreté d'un pont ou d'un tunnel international.

[Traduction]

Comme vous le savez, de nombreux ponts et tunnels internationaux ont été construits sous le régime de lois spéciales du Parlement. Ces lois, et les permissions qu'elles accordaient, ne valaient pour la plupart que pour l'ouvrage visé, de sorte que les responsables des ponts et tunnels existants auraient encore à obtenir la permission du gouverneur en conseil sous la forme d'une loi spéciale du Parlement s'ils voulaient construire un nouvel ouvrage.

Le projet de loi C-3 remplace la nécessité d'édicter une loi spéciale du Parlement par un processus administratif, processus qui devrait se dérouler en parallèle avec les nombreux processus de demande de permis déjà nécessaires et qui pourrait même servir à les coordonner. Le processus d'approbation envisagé dans le projet de loi C-3 ne devrait pas retarder les projets en cours mais devrait plutôt accélérer les choses.

Sans le projet de loi C-3, aucune modification apportée aux ouvrages visés (le terme modification y étant défini comme la conversion, l'agrandissement et le changement d'usage de tels ouvrages) n'exige l'approbation du gouverneur en conseil. Comme il s'agit d'un projet de loi axé sur les transports et que

federal government should have the necessary oversight to ensure any alterations to such structures do not negatively affect the system, including traffic flow.

[Translation]

Now, let us talk about tolls. Under Bill C-3, the minister will have the power to regulate the same types of issues in terms of operation and use that were authorized by most of the special acts: how the bridge is to be used, and by what types of vehicles.

The same can be said for tolls. Under many of the special acts, changes in tolls had to be approved by the now defunct Board of Railway Commissioners. In many cases, it was also this body that had the power to deal with complaints about tolls received from the public. Under Bill C-3, tolls do not have to be pre-approved by the minister. The minister's powers in regard to the setting of tolls are very limited. The minister would only intervene if a bridge or tunnel were to change its tolls, and this had a negative effect on traffic. At that point, the minister could set a new toll rate only after consulting with the bridge as to the potential financial implications that this new toll rate will have.

[English]

Without Bill C-3, no government approval is required for the transactions that result in changes in the ownership or operation of international bridges and tunnels. Current owners can sell or lease their bridge or tunnel to whomever they please, even if this person may present a risk to national security or has no regard for the structure's long-term operation, as the federal government currently has no say as to who owns and operates these bridges and tunnels, even though it is constitutionally responsible for them. The government feels it is important to be involved in such decisions to protect the safety, security and efficiency of a transportation system.

This is not aimed at the government getting involved in directing who will own the bridges. It is about the government having a right to examine who is applying to own the bridge.

With respect to the presidential permit, I want to point out that we are trying to, as we said before, have a similar system to the United States. We are not copying their process but learning from it, taking the best from it and giving it a Canadian flavour.

The presidential permit has been in place for a long time. In 2004, changes were made to the process, and they are looking at the same type of issues, namely, ownership, security and changes in the structure.

notre mandat consiste en partie à assurer la sécurité et l'efficacité du réseau des transports, le gouvernement fédéral devrait avoir le pouvoir de surveillance nécessaire pour veiller à ce qu'aucune modification de tels ouvrages n'altère le réseau, notamment le courant de circulation.

[Français]

Parlons des droits de péage. Aux termes du projet de loi C-3, le ministre aura le pouvoir de régir les mêmes questions d'exploitation et d'usage que la plupart des lois spéciales lui permettaient de régir, soit le mode d'utilisation de ces ouvrages et les types de véhicules qui peuvent les utiliser.

Il en va de même des droits de péage. Aux termes de nombreuses lois spéciales, la modification des droits de péage devait être approuvée par l'ancienne Commission des chemins de fer du Canada. Dans de nombreux cas, c'était aussi cet organisme qui avait le pouvoir de traiter les plaintes du public relatives à ces droits. Aux termes du projet de loi C-3, les droits de péage n'auront pas à être approuvés au préalable par le ministre. Les pouvoirs de ce dernier à l'égard de la fixation des droits de péage sont très limités et n'interviendraient que si les responsables d'un pont ou tunnel décidaient de modifier les droits de péage et si cela allait nuire à la circulation. Le ministre ne pourrait alors fixer un nouveau droit de péage qu'après avoir consulté les responsables de l'ouvrage sur les répercussions financières que ce droit pourrait avoir.

[Traduction]

Sans le projet de loi C-3, le gouvernement n'a pas à approuver les transactions qui entraînent un changement de propriétaire ou d'exploitation des ponts et tunnels internationaux. Les propriétaires actuels peuvent vendre ou louer leur ouvrage à qui bon leur semble, même si cette personne peut présenter un risque pour la sécurité nationale ou ne se préoccupe pas de l'exploitation à long terme de l'ouvrage car le gouvernement fédéral n'a rien à dire sur l'identité des propriétaires et exploitants de ces ponts et tunnels, et ce, même s'il en est responsable en vertu de la Constitution. Le gouvernement juge important d'avoir son mot à dire dans de telles décisions afin de pouvoir assurer la sécurité et l'efficacité du réseau de transports.

L'objectif n'est pas de permettre au gouvernement de décider qui sera propriétaire des ponts. Il s'agit de permettre au gouvernement de savoir qui demande à devenir propriétaire du pont.

En ce qui concerne les permis présidentiels, je voudrais souligner que nous tentons, comme je l'ai déjà dit, d'avoir un système semblable au système américain. Nous ne copions pas leur processus mais nous nous en inspirons. Nous en tirons ce qu'il a de meilleur et lui donnons une saveur canadienne.

Le permis présidentiel est en place depuis longtemps. Des modifications ont été apportées au processus en 2004, et les mêmes questions sont examinées, soit la propriété, la sécurité et les modifications apportées aux ouvrages.

Our counterparts at the U.S. Department of State inform us that they are currently working on regulations, which will provide guidance on how these new rules are to be interpreted, and we will continue to monitor the process.

Bill C-3 proposes to adopt a similar streamlined approval process, but one that is based on Canadian values and with Canadian interests in mind.

[Translation]

Lastly, I would like to address the issue of confidentiality. Stakeholders, in particular, the Ambassador Bridge, have raised legitimate concerns about the treatment and protection of confidential information disclosed to the Minister of Transport or Transport Canada in the administration of this bill. Any confidential information provided to the federal government is protected from disclosure to the public through Access to Information legislation. The Canada Transportation Act does provide another level of protection for some confidential information provided to the Minister of Transport. We take the matter of confidentiality very seriously. As such, we have reviewed, with legal counsel, whether this other level of protection provided by the CTA should apply to Bill C-3 as is, or if these provisions should be tailored to meet the particular needs of Bill C-3, taking into account the type of information that will be provided under the bill. It was determined that the protection offered by the Access to Information legislation is sufficient.

[English]

I would like to summarize by reminding you that this bill is the result of efforts over the past years to amend the Canada Transportation Act, to include provisions dealing with international bridges and tunnels and to strengthen, refine and improve upon these provisions. It is highly inspired by former Bill C-26 and Bill C-44 tabled by previous governments, which both died on the Order Paper. As Minister Cannon explained the last time he appeared before you, Bill C-3 applies to all Canadian international bridges and tunnels. It does not make the distinction between small or large bridges and tunnels, between those that carry vehicles or trains or both, or between those that are owned publicly or privately. Under the Constitution Act, the federal government is responsible for all of these structures, no matter what shape or form they come in.

We need to remain focused on the fact that the principle behind this bill is to ensure the efficient flow of traffic that relates to people and goods across the border. It is a means to give tools to the federal government to fix problems, if and when required.

Thank you honourable senators for allowing us to appear before you again.

Nos homologues du département d'État américain nous informent qu'ils travaillent à des règlements qui guideront l'interprétation de ces nouvelles règles, et nous continuerons de suivre la situation.

Le projet de loi C-3 propose d'adopter un processus d'approbation simplifié semblable mais qui repose sur des valeurs canadiennes et tient compte des intérêts canadiens.

[Français]

J'aimerais enfin aborder la question de la confidentialité. Les intervenants, et notamment les responsables du pont Ambassador, ont exprimé des craintes légitimes au sujet du traitement et de la protection des renseignements confidentiels communiqués au ministre des Transports ou à Transports Canada pour l'application de la loi à l'étude. La Loi sur l'accès à l'information interdit de communiquer au public tout renseignement confidentiel fourni au gouvernement fédéral. La Loi sur les transports du Canada assure une protection supplémentaire à ces renseignements confidentiels fournis au ministre des Transports. Nous prenons la question de la confidentialité très au sérieux et nous sommes en train d'examiner avec nos conseillers juridiques si cette protection supplémentaire devrait s'appliquer telle quelle au projet de loi ou s'il convient d'adapter des dispositions de la Loi sur l'accès à l'information qui assure cette protection aux besoins particuliers du projet de loi, compte tenu du genre de renseignement fourni à l'étude. Il a été conclu que la Loi sur l'accès à l'information fournissait une protection suffisante pour les besoins en cause.

[Traduction]

J'aimerais terminer en vous rappelant que ce projet de loi est le résultat d'efforts déployés au cours des dernières années pour modifier la Loi sur les transports au Canada afin d'y ajouter des dispositions sur les ponts et tunnels internationaux et des mesures pour renforcer, peaufiner et améliorer ces dispositions. Il est largement inspiré des anciens projets de loi C-26 et C-44 présentés par des gouvernements précédents, tous deux morts au feuillet. Comme le ministre Cannon vous l'a expliqué la dernière fois qu'il a comparu devant vous, le projet de loi C-3 s'applique à tous les ponts et tunnels internationaux du Canada. Il ne fait aucune distinction entre les petits et les grands ponts et tunnels, entre ceux sur lesquels circulent des véhicules, des trains, ou les deux, ou entre ceux de propriété publique ou privée. En vertu de la Constitution, le gouvernement fédéral est responsable de toutes ces structures, quelle qu'en soit la forme.

Nous devons garder à l'esprit que le principe qui sous-tend ce projet de loi consiste à assurer la circulation transfrontalière des personnes et des biens. C'est un moyen d'outiller le gouvernement fédéral afin de lui permettre de régler les problèmes lorsqu'il le faut et quand il le faut.

Nous vous remercions, mesdames et messieurs les sénateurs, de nous avoir permis de comparaître devant vous encore une fois.

[Translation]

The Chairman: Despite your explanations, questions remain, even if they are redundant. Representatives of the company that operate the Ambassador Bridge raised some concerns, as you have done before the committee. They are afraid that the government will be both judge and jury in the process to authorize the building of a new bridge between Windsor and Detroit, near the Ambassador Bridge.

Senior executives from the company — and this perception is firmly anchored in them — see the government as their competitor, as well as the one who will have the final say over the bridge project. They are convinced that there is a conflict of interest. To us, that appeared to be what they were feeling. The people from the Ambassador Bridge want to protect their past investment, and we can understand that. Their main problem is section 57 and its retroactive scope. In their view, this section targets their company directly, and consequently, their chances of obtaining authorization to proceed with their project could well be compromised.

I think we have to understand their concern. They want reassurance — and this is normal — first, on conflicts of interest, and on the impartiality of the approval process. I would like to hear what you have to say about this.

Alain Langlois, Counsel, Legal Services, Transport Canada: I will start by explaining the legal aspect, and then I will let my colleague talk about policy aspects.

Section 57 of the act, as proposed, does not have any retroactive effects. That is important to point out. In terms of application, when an act is in force, there are three types of effects in time that it can have. It can have retroactive effects, and I will give you a simple example. Let us take a bridge that has already been built and that is in operation today. If the act before you were to require the operators of the bridge to make an application under section 7 of the bill, which is essentially an application for permission to build the bridge, even if the structure has already been built, we would be dealing with an act that has a retroactive effect; that is not the case here.

An act may also have a forward-looking effect. When the effects of an act apply only to facts that occur when the act comes into force — or after — the act has a forward-looking effect. That is not the case here either, because the act applies to facts that began before the bill came into force, but that were not completed. The legal effect is essentially an immediate effect. I would say that in legislative terms, that is standard. All acts, without exception, come into effect the day they receive royal assent. Nothing in this bill strays from the norm whereby an act has legal effect the day it comes into force. From a legal perspective, that is the clarification I wanted to make.

The Chairman: Perhaps you have an answer to that. Their problem is that they want to build another bridge — they have plans to do so — and that the department also wants to build a bridge. What will they do with the existing one and with the one they plan to build?

[Français]

La présidente : Malgré toutes vos explications, des questions demeurent, quitte à être redondant. Les représentants de l'entreprise qui exploitent le pont Ambassador ont fait valoir certaines craintes, comme vous l'avez mentionné devant le comité. Ils redoutent que le gouvernement soit à la fois juge et partie dans le processus d'autorisation de la construction d'un nouveau pont entre Windsor et Détroit près du pont Ambassador.

Les dirigeants de l'entreprise — et cette perception est fortement ancrée chez eux — voient le gouvernement comme leur compétiteur, tout en étant celui qui aura le dernier mot sur le projet du pont. Ils sont convaincus de la présence d'un conflit d'intérêts. Cela nous a semblé être ce qu'ils ressentaient. Les gens du pont Ambassador veulent protéger leur investissement passé, et on peut les comprendre. Leur principal problème, c'est l'article 57 et sa portée rétroactive. Ils sont d'avis que l'article vise directement leur entreprise et qu'en conséquence, leurs chances de recevoir l'autorisation d'aller de l'avant avec leur projet pourraient bien être compromises.

Je pense qu'il faut les comprendre dans leur inquiétude. Ils veulent être rassurés, et c'est normal, sur la question de conflit d'intérêts d'abord et sur l'impartialité du processus d'autorisation. J'aimerais encore vous entendre à ce sujet.

Alain Langlois, avocat, Services juridiques, Transports Canada : J'expliquerai d'abord l'aspect juridique et je laisserai ensuite ma collègue parler de l'aspect politique.

L'article 57 de la loi, tel que proposé, n'a pas d'effets rétroactifs. C'est important de le mentionner. En termes d'application législative, lorsqu'une loi entre en vigueur, il y a trois types d'effets dans le temps qu'elle peut avoir. Elle peut avoir des effets rétroactifs et je vais en donner un exemple assez simple. Prenons un pont déjà construit qui est en opération aujourd'hui. Si la loi qui est devant vous demandait aux opérateurs de ce pont de faire une demande en vertu de l'article 7 du projet de loi, qui est essentiellement une demande de permission pour construction de pont, même si la structure est déjà construite, on se retrouverait devant une loi qui a un effet rétroactif; ce qui n'est pas le cas ici.

Une loi peut également avoir un effet prospectif. Dans la mesure où la loi a seulement des effets pour des faits qui naissent au moment où elle entre en vigueur — ou après —, cette loi a un effet prospectif. Ce qui n'est pas le cas ici non plus parce que la loi s'applique aux faits qui ont pris naissance avant l'entrée en vigueur du projet de loi, mais qui ne sont pas complétés. L'effet juridique est essentiellement un effet immédiat. Je vous dirais qu'en termes législatifs, c'est la norme. Toutes les lois, sauf exception, prennent effet au jour où elles reçoivent la sanction royale. Il n'y a rien dans ce projet de loi qui s'écarte de la norme habituelle qui veut qu'une loi ait des effets juridiques au jour où elle entre en vigueur. Au point de vue juridique, c'est la clarification que je voulais apporter.

La présidente : Peut-être que vous aurez une réponse à cela. Leur problème, c'est que s'ils veulent construire un autre pont — ils ont des projets pour le faire — et que le ministère veut aussi construire un pont, que vont-ils faire avec celui qui existe et avec celui qu'ils planifient de construire?

[English]

Brian E. Hicks, Director, Bridge Policy and Programs, Transport Canada: I believe there is a bit of misconception when we are talking about the federal government being a competitor with these other bridges, as Ms. Marcoux was saying in her speech. Transport Canada does not own any international bridge or tunnel; they are all managed separately. They are all owned either by Crown corporations, provincial governments or municipalities. In our view, there is no competitive situation here.

If we look at the way that international bridges have come about, if we go back in history, there was an entrepreneur that wanted to see a bridge built. He approached the Canadian government and the U.S. government and asked for authority to build a bridge. In Canada, we passed a special act of Parliament; in the U.S. they passed a special act of Congress, and we allowed people to go ahead and build a bridge.

The Chairman: What about the public-private partnership, PPP? That is not only public; it is private.

Mr. Hicks: In Windsor, we set up this DRIC process to assess where the best place would be to build a new bridge. It is an environmental assessment process, as Ms. Marcoux was pointing out. They have examined a bunch of different alternatives and said that this is the best place to build a bridge.

The fact that an entrepreneur wants to build a bridge and the government has identified that a new bridge is needed, they are not contradictory. The owners of the Ambassador Bridge have approached government saying that they want to twin their bridge. We have said that is fine, but an environmental assessment is required. At the same time, government is saying that another crossing is needed. We are examining that.

Therefore, these are two separate processes. They happen to be running in parallel, at the same time. However, one does not supersede the other. They are both being considered.

The Chairman: Usually with the PPP, once the private partner is paid off, the ownership reverts to the government partner.

Ms. Marcoux: The issue of the PPP that is being discussed now is an option that could be considered when the time comes to build a new crossing.

A public sector-private sector partnership in those kinds of infrastructure projects is not uncommon. For instance, the Confederation Bridge was one of the first PPPs done in Canada and it is actually a great success story. The contract was well negotiated and it is being well maintained. The Confederation bridge consortium owns the bridge for 35 years, and in 35 years it will revert to government.

Every financing and ownership of a structure is different and is negotiated on a case-by-case basis. If the government decides to go on a PPP, also referred to as P-3, venture, there will be the proper request for qualification and proposal that will go through

[Traduction]

Brian E. Hicks, directeur, Politiques et programmes des ponts, Transports Canada : Je crois qu'il y a erreur lorsque nous disons que le gouvernement fédéral est un concurrent pour ce qui concerne ces autres ponts, comme le disait Mme Marcoux dans son exposé. Transports Canada n'est propriétaire d'aucun pont ni d'aucun tunnel; ils sont tous gérés séparément. Ils sont tous la propriété de sociétés d'État, de gouvernements provinciaux ou de municipalités. À notre avis, il n'y a aucune concurrence ici.

Si nous examinons l'origine des ponts internationaux, l'histoire, nous verrons qu'un jour, un entrepreneur a exprimé le désir de voir construire un pont. Il a pris contact avec les gouvernements canadien et américain et a demandé l'autorisation de construire un pont. Au Canada, nous avons adopté une loi spéciale du Parlement; aux États-Unis ils ont adopté une loi spéciale du Congrès, et nous avons permis aux gens de construire un pont.

La présidente : Et le partenariat public-privé, le PPP? Ce n'est pas uniquement public; c'est privé.

M. Hicks : À Windsor, nous avons établi ce processus du PIRD pour déterminer le meilleur endroit où construire un nouveau pont. Il s'agit d'un processus d'évaluation environnementale, comme l'a souligné Mme Marcoux. Les responsables ont examiné un tas de possibilités et ont dit que c'est ici la meilleure place pour construire un pont.

Qu'un entrepreneur veuille construire un pont et que le gouvernement ait déterminé qu'un nouveau pont était nécessaire n'a rien de contradictoire. Les propriétaires du pont Ambassador ont déclaré au gouvernement qu'ils désiraient doubler leur pont. Nous avons dit que c'était très bien mais qu'une évaluation environnementale était nécessaire. Parallèlement, le gouvernement dit qu'un autre passage est nécessaire. Nous examinons cela.

Il s'agit donc là de deux processus distincts. Il se trouve qu'ils se déroulent en parallèle, en même temps. Cela dit, l'un ne remplace pas l'autre. Ils sont tous deux examinés.

La présidente : Généralement, dans le cas d'un PPP, une fois que le partenaire privé est payé, la propriété revient au partenaire gouvernemental.

Mme Marcoux : La question du PPP actuellement en discussion est une possibilité qui pourrait être examinée lorsque viendra le temps de construire un nouveau passage.

Un partenariat entre le secteur public et le secteur privé dans ce genre de projet d'infrastructure n'est pas inhabituel. Par exemple, le pont de la Confédération est l'un des premiers PPP réalisés au Canada et il est en fait une réussite extraordinaire. Le contrat a été bien négocié et il est bien géré. Le consortium du pont de la Confédération est propriétaire du pont pendant 35 ans, après quoi le pont deviendra propriété du gouvernement.

Le financement et la propriété de l'ouvrage sont distincts dans chaque cas et la négociation se fait au cas par cas. Si le gouvernement décide de s'engager dans un PPP, il y aura un appel de qualification et un appel de propositions en bonne et due forme

the system and it will be open, I imagine, internationally as this is a major project. It will depend on what the government will negotiate at that time. It might end up being publicly owned at the end of the lease or the arrangement, or it could stay with the private sector. There is no one formula for P-3.

The Chairman: I am not convinced, but my colleagues can ask more questions.

[Translation]

The Mayor of Windsor maintains that the bill goes too far and that the jurisdiction of municipalities is not taken into account. He is also afraid of the impact unilateral decisions will have on his community. He sent us proposed amendments, and I would like to hear your comments on two of these proposals.

[English]

At clause 2, he proposes to amend the definition of "international bridge or tunnel" to limit it to approaches and facilities "that are directly related to the bridge or tunnel and are in the immediate vicinity thereof but excludes local or provincial roads."

[Translation]

That is what he is telling us. In section 7(1.1), he would like to see "the minister shall" instead of "the minister may," as well as an obligation to provide information to the municipalities under the process. What do you think about the Mayor of Windsor's new proposals?

Ms. Marcoux: The project underway, the DRIC, is a consultation of four levels of government. It is a very broad consultation. The City of Windsor is at the table and has been consulted. The change to the bill to broaden consultations to cities was granted by the government following a request from the mayor of Windsor through his member of Parliament.

It is virtually impossible for a government to make a decision of this scope unilaterally. In fact, the Environmental Assessment Act requires governments to consult the parties. It is inconceivable for a government not to consult the city where such infrastructure would be built. Not only is it done through the DRIC process, but there is also a clause stating that if the minister feels that the consultations did not go far enough, the minister reserves the right to undertake further consultations.

The Chairman: Now, let us consider the matter of changing the definition of "international bridge or tunnel" with the goal of limiting it to approaches and infrastructure.

[English]

They are directly related to and in the immediate vicinity of a bridge or tunnel.

et le processus sera ouvert, j'imagine, à l'international car il s'agit d'un important projet. Tout dépendra de ce que le gouvernement négociera à ce moment-là. L'ouvrage pourrait devenir propriété publique à la fin du bail ou de l'arrangement, ou il pourrait demeurer dans le secteur privé. Il n'y a pas de formule unique dans les PPP.

La présidente : Je ne suis pas convaincue, mais mes collègues pourront poser d'autres questions.

[Français]

Le maire de Windsor prétend que le projet de loi va trop loin et que la juridiction des municipalités n'est pas prise en considération. Il craint également les répercussions de décisions unilatérales pour sa collectivité. Il nous a fait parvenir des propositions de changement et j'aimerais vous entendre sur deux de ces propositions.

[Traduction]

À l'article 2, il propose de modifier la définition de pont ou tunnel international afin de la limiter aux approches et installations « qui sont directement reliées au pont ou tunnel et qui sont dans l'entourage immédiat de cette installation, tout en excluant les routes locales ou provinciales ».

[Français]

C'est ce qu'il nous dit. À l'article 7(1.1), il aimerait voir « the minister shall » au lieu de « the minister may », de même qu'une obligation de fournir de l'information aux municipalités dans le cadre du processus. Que pensez-vous de ces nouvelles propositions du maire de Windsor?

Mme Marcoux : Le projet en cours, le PIRD, est une consultation qui se fait sur quatre paliers de gouvernement. C'est une consultation très large. La ville de Windsor est à la table et elle a été consultée. Le changement qui a été fait au projet de loi afin d'accroître les consultations auprès des villes a été accordé par le gouvernement suite à une demande du maire de la ville de Windsor par l'intermédiaire de son député.

C'est presque impossible qu'un gouvernement prenne une décision de cette envergure de façon unilatérale. En fait, la Loi sur les consultations environnementales oblige les gouvernements à consulter les parties prenantes. C'est inimaginable qu'un gouvernement ne consulte pas la ville où serait érigée une telle infrastructure. Non seulement, est-ce fait par l'entremise du processus PIRD, mais on a aussi une clause qui dit que si le ministre juge que les consultations n'ont pas été assez loin, il se réserve le droit d'en entreprendre d'autres.

La présidente : Maintenant, en ce qui concerne le changement de définition de « pont ou tunnel international » dans le but de la limiter aux approches et installations.

[Traduction]

Elles ont un lien direct avec un pont ou un tunnel et sont situées à proximité.

Mr. Hicks: When we came up with the definition of an international bridge, you must realize that an international bridge is different than a regular domestic bridge. When we define a domestic bridge, it is where it basically touches down to the ground, where it meets the road at the street level. An international bridge is different. Many of the bridges have a toll plaza; they all have a customs plaza — they are part of the bridge.

When the Mayor of Windsor was testifying, he took the definition of an international bridge to mean road. I believe he said 20 to 50 kilometres for a bridge. I must add admit I never thought when I looked at a bridge that it would be defined as such 20 to 50 kilometres in advance.

We were very specific in the way we defined an international bridge to include those facilities and approaches leading to the bridge that would include the toll and the customs plaza.

[Translation]

The Chairman: The protection of confidential information seems to be a source of concern to us in the case of Bill C-3. Several witnesses have testified about what they perceive as being shortcomings in the area of confidentiality within the bill; they pointed out to us that Bill C-44 was an integral part of the Canada Transportation Act and that this legislation protects the confidentiality of information.

I would like to know why none of the provisions in Bill C-3 are aimed at clearly establishing that the information provided to Transport Canada will be adequately protected. You will agree with me that this cannot be put into the regulations.

Mr. Langlois: The first comment I would like to make is that section 51 of the Transportation Act is not a section that is commonly found in all federal legislation. It is quite rare that extra safeguards are put in place to protect information that is to be submitted to a minister or to the government in federal legislation.

Basically, the reason for that is that the Privacy Act has provisions that very effectively protect confidential information that is tabled with the government. A person in charge of a government institution cannot disclose information of a confidential or proprietary nature to anyone who asks for it.

The Access to Information Act provides tremendous protection to the confidentiality of information that is submitted to the government. The objective and the main aim of a section such as the one in the Transportation Act is not so much to give additional protection to the information that is tabled but to allow for the disclosure of that information.

Subparagraph 1 of section 51 is often invoked, but we forget about subparagraph 2 which allows the minister, even if the information is confidential and notwithstanding the provisions of

M. Hicks : Lorsque nous en sommes arrivés à une définition de pont international, vous devez comprendre qu'un pont international est différent d'un pont intérieur au pays. Lorsque nous définissons un pont intérieur, il s'agit essentiellement du point où il touche le sol, où il rejoint la route au niveau de la chaussée. Un pont international est différent. De nombreux ponts ont une aire de péage; ils ont tous une aire de douanes — ces installations font partie du pont.

Lorsque le maire de Windsor a témoigné, il a utilisé la définition d'un pont international en parlant d'une route. Je crois qu'il a dit de 20 à 50 kilomètres pour un pont. Je dois avouer que je n'aurais jamais cru en regardant un pont qu'il serait défini comme tel de 20 à 50 kilomètres à l'avance.

Nous avons été très précis dans la façon de définir un pont international et y avons inclus les installations et les approches, ce qui comprend les aires de péage et de douanes.

[Français]

La présidente : La protection de la confidentialité de l'information nous semble aussi être une source de préoccupation au niveau du projet de loi C-3. Plusieurs intervenants ont fait état de ce qu'ils perçoivent comme étant une lacune en matière de confidentialité dans le projet de loi; ceux-ci nous faisaient remarquer que le projet de loi C-44 faisait partie intégrante de la Loi sur les transports au Canada et que cette loi protégeait la confidentialité de l'information.

J'aimerais savoir pourquoi aucune disposition du projet de loi C-3 ne vise à établir clairement que les renseignements fournis à Transports Canada seront adéquatement protégés. Vous serez d'accord avec moi que l'on ne peut pas insérer cela dans des règlements.

M. Langlois : Le premier commentaire que j'aimerais faire, c'est que l'article 51 de la Loi sur les transports n'est pas un article que l'on retrouve communément dans toutes les lois fédérales. Il est assez rare que dans une loi fédérale, on accorde une surprotection aux renseignements devant être déposés à un ministre ou à un gouvernement.

Essentiellement, la raison en est que dans la Loi sur la protection des renseignements personnels, nous retrouvons des dispositions qui protègent de façon très efficace les renseignements confidentiels qui sont déposés au gouvernement. Un responsable d'une institution gouvernementale ne peut pas divulguer de l'information de nature confidentielle ou de nature proprietary, comme on dit en anglais, à quiconque en fait la demande.

La Loi sur l'accès à l'information donne une très grande protection à la confidentialité de l'information qui est déposée au gouvernement. Le but et la visée première d'un article comme celui de la Loi sur les transports n'est pas tellement de donner une protection additionnelle à l'information qui est déposée mais de permettre la divulgation de cette information.

Le sous-alinéa 1 de l'article 51 vous est souvent cité, mais on oublie son sous-alinéa 2 qui permet au ministre, même si l'information est confidentielle et nonobstant les dispositions de

the Access to Information Act, to disclose information he or she has received pursuant to this legislation to other institutions, to the Transportation Agency for example, as far as grain information is concerned.

Therefore, the main objective of the section is not so much to provide additional protection to the information that is received but to give permission to the minister, because the information concerned is confidential, to disclose it to someone else, which he would not be able to do if that section were not part of the legislation.

I repeat, the Access to Information Act provides a great deal of protection to the information tabled with the government.

[English]

Senator Tkachuk: I want to try to clarify, as much as I can, what has been going on here. I agree with you that there are many issues on the table. This is a border, after all. We have the City of Windsor worried about traffic; we have the building of a new bridge; and we have the environmental assessment by DRIC to study all that. However, none of these have anything to do with Bill C-3. These are issues that are happening now and would be just as important and just as controversial if Bill C-3 was off the table.

I will go through three step-by-step processes.

First, a while back, we were told that this bill was very different from the previous bill, Bill C-44, a bill introduced by the previous government. However, our researchers here in the Library of Parliament pointed out two key differences; the rest is the same. The first difference is one is built around security, from what I understand, which is to prohibit the sale, transfer, ownership or control of an international bridge or tunnel without Governor-in-Council approval. It seems to me that is a good change, just by the fact that this is a border and government has to have something to say about who owns the crossings at the border. Any government that would abdicate that responsibility in this day and age would be a bit irresponsible.

The second difference is a new provision, subclause 4(4), that was added to allow for an international bridge to be constructed over the St. Lawrence Seaway despite section 13 of the Navigable Waters Protection Act, which says:

No approval of the site or plans of any bridge over the St. Lawrence River shall be given under this Part.

You might want to explain that, so we know what that change is.

The other two are amendments that were given in the House to improve the consultation process, which I understand the MPs from Windsor wanted in the bill. Am I correct there?

la Loi sur l'accès à l'information, de divulguer l'information qu'il reçoit en vertu de cette loi à d'autres institutions, comme par exemple l'Office des transports pour ce qui est de l'information en matière de grain.

Donc, la visée principale de l'article n'est pas tellement de donner une protection additionnelle à l'information qui est reçue, mais de donner la permission au ministre, parce que cette information est confidentielle, de la divulguer à quelqu'un d'autre, ce qu'il ne pourrait pas faire si cet article n'était pas dans la loi.

Je répète, la Loi sur l'accès à l'information donne une très grande protection à l'information déposée au gouvernement.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk : J'aimerais essayer de clarifier, autant que possible, la situation que nous avons ici. Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il y a de nombreuses questions en jeu. Après tout, il s'agit d'une frontière. Nous avons la ville de Windsor qui s'inquiète à propos de la circulation; nous avons la construction d'un nouveau pont; et nous avons l'évaluation environnementale par le PIRD pour étudier le tout. Or, tout cela n'a rien à voir avec le projet de loi C-3. Ces questions se posent maintenant et seraient tout aussi importantes et prêteraient tout autant à controverse s'il n'y avait pas de projet de loi C-3.

Je vais passer en revue trois processus étape par étape.

Premièrement, il y a quelque temps, on nous a dit que ce projet de loi était très différent du précédent, le projet de loi C-44 présenté par le précédent gouvernement. Or, nos recherchistes ici à la Bibliothèque du Parlement ont souligné deux importantes différences; le reste est identique. La première différence concerne la sécurité, si je comprends bien, et il s'agit d'interdire la vente, le transfert, la propriété ou le contrôle d'un pont ou d'un tunnel international sans l'autorisation du gouverneur en conseil. Il me semble que c'est un bon changement, ne serait-ce que parce qu'il s'agit d'une frontière et que le gouvernement doit avoir son mot à dire quant à la propriété des passages frontaliers. Tout gouvernement qui abdiquerait ses responsabilités de nos jours serait un peu irresponsable.

La deuxième différence porte sur une nouvelle disposition, le sous-alinéa 4(4), qui a été ajoutée afin de permettre la construction d'un pont international au-dessus de la Voie maritime du Saint-Laurent malgré l'article 13 de la Loi sur la protection des eaux navigables, qui stipule ceci :

Il est interdit d'approuver, sous le régime de la présente partie, l'emplacement ou les plans d'un pont sur le fleuve Saint-Laurent.

Vous devriez expliquer cela, afin que nous sachions de quel changement il s'agit.

Les deux autres sont des modifications présentées en Chambre en vue d'améliorer le processus de consultation et que les députés de Windsor voulaient voir, je crois, dans le projet de loi. Ai-je bien raison?

Ms. Marcoux: Yes, plus an amendment on the tolls issue.

Senator Tkachuk: We may have missed one here. That is good that you mentioned that. I believe we all understand the first one. The second one, though, is a little complicated. If you could run that by us, we might enlighten ourselves.

Mr. Langlois: Subclause 4(4) is a technical amendment. It is quite simple to understand, but nevertheless it is technical. Under the Navigable Waters Protection Act, there is a prohibition on constructing a bridge over, under or above navigable water without the approval of the minister. At section 13 of the same act, there is a second prohibition that says no one can give approval to construct a bridge or tunnel above or under the St. Lawrence Seaway. Two restrictions are found under the same act that prevent the construction of any structure across the St. Lawrence River.

There is a second prohibition, because when the St. Lawrence Seaway Act was enacted, the authority to approve construction over the St. Lawrence was granted to that authority. Unfortunately, that bill was repealed in the 1990s, and there was no consequential amendment made providing for the repeal of section 13 of the Navigable Waters Protection Act that would have reinstated the ability under that act to approve the construction of a bridge over the St. Lawrence. Basically, right now, if someone wants to construct a bridge over the St. Lawrence, they need a special act of Parliament because of the void created by the repeal of the St. Lawrence Seaway Act. The purpose of this subclause is to allow construction of an international bridge over the St. Lawrence River.

Senator Tkachuk: Does the organization, DRIC, include representatives of the same group, the commission? Is that American and Canadian officials, or is that just Ontario and Canadian officials? Who are these people?

Ms. Marcoux: The DRIC people are the State of Michigan, the U.S. Federal Highway Administration, the federal government and the Ontario Ministry of Transportation.

Senator Tkachuk: This all exists apart from Bill C-3.

Ms. Marcoux: Yes.

Senator Tkachuk: All this is going on whether Bill C-3 exists or not. All those issues, without Bill C-3, exist presently.

Ms. Marcoux: Yes. The DRIC process had its origin in 2000, and the amendments to the Canada Transportation Act have been going on for longer than that. The changes we are trying to bring forward, one could argue, go back to the 1970s. These are independent, separate processes that are getting confused because the Windsor issue is such a complex, important and huge issue.

Mme Marcoux: Oui, plus un amendement concernant les péages.

Le sénateur Tkachuk: Nous en avons peut-être manqué un ici. C'est bien que vous ayez mentionné cela. Je crois que nous comprenons tous le premier. Le deuxième, par contre, est un peu compliqué. Si vous pouviez nous en parler, cela pourrait nous éclairer.

M. Langlois: Le sous-alinéa 4(4) est un amendement technique. Il est assez simple à comprendre mais n'en est pas moins technique. En vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables, il est interdit de construire un pont au-dessus ou en dessous d'une voie navigable sans l'autorisation du ministre. À l'article 13 de la même loi, il y a une deuxième interdiction qui dit qu'il est interdit d'approuver la construction d'un pont ou d'un tunnel au-dessus ou sous la Voie maritime du Saint-Laurent. Deux restrictions contenues dans cette loi empêchent la construction de toute structure traversant le fleuve Saint-Laurent.

Il y a une deuxième interdiction, parce que lorsque la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été adoptée, le pouvoir d'approuver des travaux de construction au-dessus du Saint-Laurent ont été confiés à cette administration. Malheureusement, cette loi a été abrogée en 1990, et aucune modification n'a été faite par la suite pour abroger l'article 13 de la Loi sur la protection des eaux navigables en vue de permettre à nouveau l'approbation en vertu de la loi de la construction d'un pont au-dessus du Saint-Laurent. Aujourd'hui, si quelqu'un veut construire un pont au-dessus du Saint-Laurent, il faudra une loi spéciale du Parlement en raison du vide créé par l'abrogation de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. L'objet de ce sous-alinéa est de permettre la construction d'un pont international au-dessus du fleuve Saint-Laurent.

Le sénateur Tkachuk: Cette organisation, le PIRD, comprend-elle des représentants du même groupe, la commission? S'agit-il de représentants américains et canadiens, ou seulement de représentants ontariens et canadiens? Qui sont ces gens?

Mme Marcoux: Les gens du PIRD viennent de l'État du Michigan, de la Federal Highway Administration des États-Unis, du gouvernement fédéral et du ministère des Transports de l'Ontario.

Le sénateur Tkachuk: Tout cela existe en dehors du projet de loi C-3.

Mme Marcoux: Oui.

Le sénateur Tkachuk: Tout cela se déroule que le projet de loi C-3 existe ou non. Toutes ces questions, sans le projet de loi C-3, existent actuellement.

Mme Marcoux: Oui. Les origines du processus du PIRD remontent à 2000, et des modifications sont apportées à la Loi sur les transports au Canada depuis plus longtemps encore. Les modifications que nous tentons d'apporter remontent, on pourrait dire, aux années 1970. Ces processus sont indépendants, distincts, et il y a confusion parce que la question de Windsor est tellement complexe et importante.

Senator Tkachuk: Exactly. If this bill did not exist, another bridge could be built in Windsor. After all, it could be a public-private partnership. The government could pass legislation in the House, as you have to go through everything else, and say, "Here is what we will do."

Ms. Marcoux: If this bill fails, to our chagrin, because we have been working on it for a long time, then we go back to the original of passing one piece of legislation every time a request for a crossing is granted; it has to be debated in Parliament.

You did not get a full response to your earlier question on the toll amendments, which again was brought forward after the representation, which the Bridge and Tunnel Operators Association have put forward. They were concerned that the minister would have powers over the setting of the tolls for the bridges, and they were concerned about their rates of financing and borrowing being affected, because government had a veto, if you will, or a right of oversight over that.

Clause 15.1, which you have in front of you, was amended by the House following those representations, and the minister now has the power to intervene only after the fact, after the tolls have been increased by the operators and it has been proven to cause a problem to the free flow of the traffic or the transportation of goods. This would be done after the minister consults with the operator and is convinced that the numbers are there to support the argument.

The amendment is fairly strong, and the clause is seriously amended to take that into consideration. Again, the government's objective was not to interfere in the operations of the bridges; it is there to ensure the free flow of traffic and that the measures taken by the operators are not a detriment to the free flow of trade.

Senator Phalen: I would like to clear up something. You said in your submission that the twinning of the Ambassador Bridge was studied by DRIC as a possible option, but it was rejected after extensive public consultation due to unacceptable community impacts in Windsor.

In the statement last week by the Ambassador Bridge people, they said:

Let me point out that it was the DRIC team, not us, that said, "However, the Canadian evaluation notes a second span of the Ambassador Bridge would be an expansion of the existing crossing, not a new crossing of the river with new connections to the freeway systems in Ontario and Michigan."

How do you respond to that?

Ms. Marcoux: The request that is in front of us is considered as a new piece of infrastructure, and it is being studied because the request has come forward. We have someone in the room who is the expert on that. If you like, she can come to the front.

Le sénateur Tkachuk : Exactement. Si ce projet de loi n'existait pas, un autre pont pourrait être construit à Windsor. Après tout, ce pourrait être un partenariat public-privé. Le gouvernement pourrait adopter une loi en Chambre, et il faudrait franchir toutes les autres étapes, et dire : « Voici ce que nous allons faire. »

Mme Marcoux : Si ce projet de loi échoue, à notre grand dépit car nous y travaillons depuis longtemps, nous devrons comme à l'origine adopter une loi chaque fois qu'une demande de passage est accordée; il doit y avoir débat au Parlement.

Vous n'avez pas eu une réponse complète à votre question sur les modifications concernant le péage, ce qui encore une fois a été soulevée après la représentation faite par les responsables de l'Association des administrateurs des ponts et des tunnels. Ils étaient préoccupés par le fait que le ministre aurait le pouvoir de fixer les tarifs de péage aux ponts et craignaient que leurs taux de financement et d'emprunt ne soient touchés parce que le gouvernement avait un droit de veto, si vous voulez, ou un pouvoir de surveillance à cet égard.

L'article 15.1, que vous avez devant vous, a été modifié par la Chambre à la suite de ces représentations, et le ministre a maintenant le pouvoir d'intervenir uniquement après le fait, après que les tarifs de péage ont été augmentés par les exploitants et qu'il a été prouvé que cela entrave la libre circulation des véhicules ou le transport des biens. Il interviendrait après avoir consulté l'exploitant et lorsqu'il serait convaincu que les chiffres sont là pour étayer l'argument.

L'amendement est assez solide, et l'article est modifié de façon importante pour tenir compte de cela. Encore un fois, l'objectif du gouvernement n'était pas d'intervenir dans l'exploitation des ponts; il est là pour assurer la libre circulation des véhicules et pour veiller à ce que les mesures prises par les exploitants n'entravent pas le commerce.

Le sénateur Phalen : J'aimerais apporter une précision. Vous avez dit dans votre exposé que le doublement du pont Ambassador était une option étudiée par le PIRD mais qu'elle avait été rejetée après de longues consultations publiques en raison des répercussions inacceptables pour la population de Windsor.

La semaine dernière, les responsables du pont Ambassador ont déclaré :

Je vous signale que c'est l'équipe du projet PIRD, et non pas nous, qui a dit, en substance, que l'évaluation faite par le Canada montre cependant que la construction d'un pont parallèle au pont Ambassador constituerait un élargissement du pont existant, et non pas un nouveau pont sur la rivière, ayant ses propres voies de raccordement aux réseaux routiers de l'Ontario et du Michigan.

Que répondez-vous à cela?

Mme Marcoux : La demande qui est devant nous est considérée comme un nouvel élément d'infrastructure, et il est étudié parce que la demande a été présentée. Nous avons quelqu'un dans la pièce qui est spécialiste de la question. Si vous le voulez, elle peut venir à l'avant.

Senator Phalen: DRIC says that it is not.

Ms. Marcoux: DRIC says that it is what?

Senator Phalen: I will read it again. DRIC said:

Let me point out that it was the DRIC team, not us, that said, "However, the Canadian evaluation notes a second span of the Ambassador Bridge would be an expansion of the existing crossing, not a new crossing..."

Which is it? I would just like to know which statement is correct.

Ms. Marcoux: The request in front of us is to construct a multi-lane span that would be located next to the existing bridge, not attached to the current bridge. As such, under the Canadian Environment Assessment Act, it is considered a new structure and hence has to be studied as such.

Kaarina Stiff, who is sitting in the room, in charge of that process, can give you more technical details if you want. It is a process that is required under the current regime to be considered.

Kaarina Stiff, Environmental Assessment Project Manager, Surface Infrastructure Programs, Transport Canada: To respond to the senator's question, in the Detroit River International Crossing project, when we initiated the formal environmental assessment process in early 2005, we started with a broad study area and considered a range of options. In considering those options at the beginning of our process, we did include proposals that were being put forward by various private-sector companies that had ideas on how to improve the cross-border traffic in Windsor. In the terminology of our process, we were considering options for a new or expanded international crossing. Understanding that the twinning of the Ambassador Bridge was one of the options that had been talked about for some time, that was an option that we considered.

In the parlance of our process, we were talking about a new or expanded crossing in reference to the fact that the Ambassador Bridge does exist there today and there was a proposal out there to do something at the existing crossing. That was the parlance that our process used and, as was described earlier by Ms. Marcoux, as we moved through the evaluation criteria and applied the criteria to the options that were developed, a decision was made by the partnership in November 2005 to narrow our area of focus and remove the option of twinning the Ambassador Bridge from consideration in our study.

I hope that helps to explain a little bit about what the DRIC process is doing and the difference between the private-sector proposal that is still there. In the parlance of the study that we were doing, we used that terminology to help people to understand that we were considering a broad range of options. Again, as Ms. Marcoux indicated in her speech, the application by the Ambassador Bridge to continue with their proposal is

Le sénateur Phalen : Selon le PIRD, ce n'est pas le cas.

Mme Marcoux : Le PIRD dit que c'est quoi?

Le sénateur Phalen : Je vais le relire. Les responsables du PIRD ont dit :

Je vous signale que c'est l'équipe du projet PIRD, et non pas nous, qui a dit, en substance, que l'évaluation faite par le Canada montre cependant que la construction d'un pont parallèle au pont Ambassador constituerait un élargissement du pont existant, et non pas un nouveau pont...

Laquelle est-ce? Je voudrais simplement savoir quelle déclaration est exacte.

Mme Marcoux : La demande qui est devant nous porte sur la construction d'une travée à voies multiples qui serait située à côté du pont existant, non rattachée au pont existant. Dans ce cas, selon la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, elle est considérée comme une nouvelle structure et doit donc être étudiée comme telle.

Kaarina Stiff, qui est ici dans cette salle, est chargée de ce processus et peut vous donner des détails techniques si vous le voulez. Ce processus est obligatoire dans le cadre du régime actuel.

Kaarina Stiff, gestionnaire de projet de l'évaluation environnementale, Programmes des infrastructures terrestres, Transports Canada : Pour répondre à la question du sénateur, dans le projet de passage international de la rivière Detroit, lorsque nous avons commencé le processus formel d'évaluation environnementale au début de 2005, nous avons commencé par faire une étude à large portée et avons examiné un éventail de possibilités. Lors de l'examen de ces possibilités au début de notre processus, nous avions des propositions faites par diverses entreprises privées qui avaient des idées concernant la façon d'améliorer la circulation transfrontalière à Windsor. Selon la terminologie de notre processus, nous examinions des options portant sur un passage international nouveau ou élargi. Sachant que le doublement du pont Ambassador était l'une des options évoquées depuis un certain temps, c'est une option que nous avons examinée.

Dans le langage de notre processus, nous parlions d'un passage nouveau ou élargi en tenant compte du fait que le pont Ambassador est là aujourd'hui et qu'il avait été proposé de faire quelque chose au passage existant. C'est le langage utilisé dans le cadre de notre processus et, comme l'a décrit Mme Marcoux tout à l'heure, lorsque nous avons appliqué les critères d'évaluation aux options présentées, il a été décidé par le partenariat en novembre 2005 de restreindre notre secteur d'intervention et de retirer de notre étude l'option du doublement du pont Ambassador.

J'espère que cela vous permet de comprendre un peu le processus du PIRD et la différence avec la proposition du secteur privé qui est toujours là. Dans le langage de l'étude que nous faisons, nous avons utilisé cette terminologie pour aider les gens à comprendre que nous examinions un large éventail d'options. Encore une fois, comme Mme Marcoux l'a noté dans son exposé, la demande des responsables du pont Ambassador de poursuivre

something that is happening in parallel. It is a separate process. We have been processing that in accordance with our legislative requirements under the Canadian Environmental Assessment Act, and the last documentation submitted to us was for a proposal. It was slightly altered in March of 2006, and that is the documentation that we are working with, the proposal that they put forward at that time.

Senator Phalen: I am getting more confused. I lost my train of thought. Senator Tkachuk says that nothing has changed. All these arguments would have been there before. The same arguments we have had were already there and nothing is new. However, when a new bridge is built and someone has the right or authority to redirect the traffic to other bridges, that is new; and that is what seems to be the case with the new bridge that we are talking about. If someone is able to direct traffic into that bridge and away from the Ambassador Bridge, that is certainly new.

Mr. Hicks: Directing traffic is a provincial jurisdiction.

Senator Phalen: It is key.

Mr. Hicks: We do this all the time. If you were to look at the bridges between Ottawa and Gatineau out here, trucks are allowed on certain bridges; they are not allowed on others. Trucks are allowed on certain streets; they are not allowed on others. That has always been the situation. Under Bill C-3, it is exactly the same way that it has always been.

Senator Phalen: It is not when the 401 is put directly into the bridge. Where will the traffic go?

Mr. Hicks: It depends on what restrictions are put on the road.

Senator Phalen: It can still be determined at that point that only certain cars will go over that bridge; is that what you are telling me?

Mr. Hicks: We are saying that in the bill, the federal government will have the authority to consider the operation of a bridge, and it does have the authority to indicate what vehicles will cross a bridge.

We talked about dangerous goods. Some bridges allow dangerous goods across and some do not. There is one international bridge right now that does not allow trucks across the bridge, period.

Once again, we are saying that in the best interests of the free movement of traffic and trade, the federal government will have a say as to who uses the bridge and who does not.

Senator Phalen: The Ambassador Bridge people are farther down. It seems to me that Bill C-3 has the effect of killing the Ambassador Bridge. I do not know if I am out in left field on this or not, but it seems that this allows one to direct traffic wherever one wants. Their claim is that traffic can be taken away from them, reduce, and in the end, they will probably go bankrupt.

l'étude de leur proposition est une chose qui se déroule en parallèle. Il s'agit d'un processus distinct. Nous traitons cela conformément aux exigences qui nous sont imposées par la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, et la dernière documentation qui nous a été présentée avait trait à une proposition. Elle a été légèrement modifiée en mars 2006, et c'est la documentation avec laquelle nous travaillons, la proposition qui a été présentée à l'époque.

Le sénateur Phalen : C'est de plus en plus embrouillé. J'ai perdu le fil de mes idées. Le sénateur Tkachuk dit que rien n'a changé. Tous ces arguments auraient déjà été là. Les mêmes arguments que nous avions étaient déjà là et il n'y a rien de nouveau. Or, lorsqu'un nouveau pont est construit et que quelqu'un a le droit ou le pouvoir d'orienter la circulation vers d'autres ponts, c'est du nouveau; et c'est ce qui semble être le cas en ce qui concerne le nouveau pont dont nous parlons. Si quelqu'un peut orienter la circulation vers ce pont et la détourner du pont Ambassador, c'est certainement du nouveau.

M. Hicks : L'orientation de la circulation est de compétence provinciale.

Le sénateur Phalen : C'est essentiel.

M. Hicks : Nous le faisons tout le temps. Si vous regardez les ponts entre Ottawa et Gatineau, les camions peuvent circuler sur certains ponts mais pas sur d'autres. Les camions peuvent circuler dans certaines rues mais pas dans d'autres. Il en a toujours été ainsi. Sous le régime du projet de loi C-3, c'est exactement comme il en a toujours été.

Le sénateur Phalen : Ce n'est pas quand la 401 sera dirigée directement vers le pont. Où ira la circulation?

M. Hicks : Tout dépend des restrictions imposées à la route.

Le sénateur Phalen : Il peut encore être déterminé à ce moment-là que certains véhicules seulement peuvent traverser ce pont; c'est bien ce que vous me dites?

M. Hicks : Nous disons que dans le projet de loi, le gouvernement fédéral aura le pouvoir d'examiner l'exploitation d'un pont, et il a le pouvoir de déterminer quels véhicules peuvent traverser un pont.

Nous avons parlé de marchandises dangereuses. Les matières dangereuses sont permises sur certains ponts et sont interdites sur d'autres. Il existe actuellement un pont international sur lequel le passage de camions est carrément interdit.

Encore une fois, nous disons que dans le meilleur intérêt de la libre circulation des véhicules et du commerce, le gouvernement fédéral aura son mot à dire sur ceux qui pourront utiliser le pont et ceux qui ne le pourront pas.

Le sénateur Phalen : Les gens du pont Ambassador ont perdu du terrain. Il me semble que le projet de loi C-3 a pour effet de tuer le pont Ambassador. J'ignore si je suis à côté de la plaque là-dessus, mais il semble qu'on peut orienter la circulation où l'on veut avec cela. Ils prétendent qu'on peut leur enlever de la circulation, la réduire, et à la fin, ils feront probablement faillite.

Ms. Marcoux: The intent of this bill is not to put anyone out of business, regardless of who owns the bridge. The intent of this bill is to ensure that the government fulfills its constitutional obligation and that it has the tools to do so.

The Ambassador Bridge is very important to the economy of our country, and it is important for trade between the United States and Canada. No one has any intention to hurt the Ambassador Bridge.

That being said, this bill is greater than the Ambassador Bridge. It will provide the government oversight capabilities of all crossings. It is not the intent of the government to penalize. If we were to penalize or drive the business away from the Ambassador Bridge today, we would create problems with respect to other bridges. Why would we want to do that?

It serves a purpose, and it is an important purpose. The government is giving itself that tool to be able to intervene in case a problem arises and there is a need to intervene. Right now, it has absolutely no tools or power to do so.

Senator Phalen: I understand that. I have no problem with oversight. I believe the government should have it. That is not my issue.

Is there anything in this bill that guarantees traffic? If the volume of traffic on the Ambassador Bridge last year was so many cars, is there anything in this bill that would guarantee that? If another bridge is built, does that reduce the amount of traffic? Will everyone lose?

Ms. Marcoux: Market forces are what will make these bridges survive.

There is a need to have an additional crossing. It has been recognized by everyone involved in these files. The crossings that are in existence, including the new one, will survive by market forces. We do not have any intention to intervene in that process, other than if there is an emergency or it is necessary.

Senator Phalen: In my opinion, the Ambassador Bridge people seem to be saying that if they cannot twin the bridges, they will not be able to compete.

Ms. Marcoux: The twinning process is subject to an environmental assessment.

To return to the request from the mayor of Windsor, consultation needs to happen. An infrastructure like this cannot just be built without consulting. The twinning process will go through an environmental assessment, including a consultation process, which will involve all stakeholders, to ensure that this is the right solution.

Whether or not they can proceed with this will depend on many factors, a couple of them being the environmental assessment and the consultation process, which will include the stakeholders.

[Translation]

Senator Dawson: What year did the last bill concerning the construction of a private bridge go through?

Mme Marcoux : L'objectif du projet de loi n'est pas de mettre quelqu'un en faillite, quel que soit le propriétaire du pont. L'objectif de ce projet de loi consiste à permettre au gouvernement de remplir ses obligations constitutionnelles et à lui fournir les outils pour le faire.

Le pont Ambassador est très important pour l'économie de notre pays, et il est important pour le commerce entre les États-Unis et le Canada. Personne n'a l'intention de nuire au pont Ambassador.

Cela dit, ce projet de loi est plus important que le pont Ambassador. Il accordera au gouvernement le pouvoir de surveillance de tous les passages. L'intention du gouvernement n'est pas de pénaliser. Si nous devions pénaliser ou priver le pont Ambassador d'activités aujourd'hui, nous créerions des problèmes aux autres ponts. Pourquoi ferions-nous cela?

Il a sa raison d'être, et elle est importante. Le gouvernement se dote de cet outil pour pouvoir intervenir s'il survient un problème et qu'il doit intervenir. En ce moment, il n'a absolument aucun outil ni aucun pouvoir pour le faire.

Le sénateur Phalen : Je comprends cela. La surveillance ne me gêne pas. Je crois que le gouvernement devrait pouvoir en faire. La question n'est pas là.

Y a-t-il quelque chose dans ce projet de loi qui garantit la circulation? Si le volume de circulation sur le pont Ambassador l'année dernière était de tant de véhicules, y a-t-il quelque chose dans ce projet de loi qui garantirait cela? Si un autre pont est construit, le volume de circulation sera-t-il réduit? Tout le monde y perdra?

Mme Marcoux : Les forces du marché permettront à ces ponts de survivre.

Il faut un passage de plus. Cela a été reconnu par tout le monde dans ces dossiers. Les forces du marché permettront aux passages existants, y compris le nouveau, de survivre. Nous n'avons aucune intention d'intervenir dans ce processus, sauf s'il y a urgence ou nécessité.

Le sénateur Phalen : À mon avis, les gens du pont Ambassador semblent dire que s'ils ne peuvent doubler les ponts, ils ne pourront faire concurrence aux autres.

Mme Marcoux : Le processus de doublement est soumis à une évaluation environnementale.

Pour revenir à la demande du maire de Windsor, des consultations doivent avoir lieu. Une telle infrastructure ne peut simplement être construite sans consultation. Le processus de doublement sera soumis à une évaluation environnementale, ainsi qu'à un processus de consultation, qui inclura tous les intervenants afin de savoir si c'est la bonne solution.

De nombreux facteurs détermineront si le projet peut aller de l'avant, notamment l'évaluation environnementale et le processus de consultation, qui inclura tous les intervenants.

[Français]

Le sénateur Dawson : À quelle année remonte le dernier projet de loi pour la construction d'un pont privé?

Ms. Marcoux: Private? Are you referring to the Ambassador Bridge?

[English]

Senator Dawson: When was the last time a bill came into the Senate and the House asking for permission to build a bridge? I have been here for 30 years, and I had not seen one.

We are changing the law to say that from now on, if ever we want to build a bridge — and we only have one project — we need a bill that will give us the right to build that bridge. That does not seem minor to me, Senator Tkachuk.

Senator Tkachuk: I feel these issues regarding security are extremely important, the same as you thought they were important under Bill C-44.

Senator Dawson: Yes. We have also seen there are changes. You said it was a minor change.

Senator Tkachuk: No.

[Translation]

Senator Dawson: One of the changes in the bill is that the owners of the Ambassador Bridge, since the passing of the new legislation, no longer have the right to sell it. That is not a minor change. If that is a minor change in the opinion of the senator, it is not so for the owners of the bridge. In my opinion, it is a significant change.

At the very beginning, when we were debating the bill, it seemed to me to flow from Bills C-26 and C-44. I feel it is a major change. Even if people in the department do not remember the bill being passed, it would have been easier to deal with the question of ownership. Even if we must build a bridge, it should be done through legislation.

I do not want to burden the Senate, but one bill every 40 years would not be excessive. In my opinion, it is as if we were trying to kill a fly with a sledgehammer. If you agreed with the Ambassador Bridge people and they wanted to build an extension to the bridge, would you have tabled a bill or would you have said that it is an issue of expanding the bridge?

Ms. Marcoux: The Act respecting the Acquisition, Operation and Disposal of the Windsor-Detroit Tunnel by the City of Windsor was passed by Parliament in 1987. Before that, there was the Fort-Falls Bridge Authority Act, in 1970, and the Milltown Bridge Act in 1966.

Senator Dawson: Construction or modification?

Ms. Marcoux: Construction. And there are 53; they appear in the schedule of the bill. What was your question?

Senator Dawson: Suppose the Department of Transport was happy about the expansion of the Ambassador Bridge, that they felt it was a good idea. Would you have considered the project as

Mme Marcoux : Privé? C'est le pont Ambassador?

[Traduction]

Le sénateur Dawson : À quand remonte la dernière fois où un projet de loi est arrivé au Sénat et la Chambre a demandé la permission de construire un pont? Je suis ici depuis 30 ans et je n'en ai jamais vu un.

Nous modifions la loi pour dire qu'à compter de maintenant, si nous voulons construire un pont — et nous n'avons qu'un projet — il nous faut un projet de loi qui nous permettra de construire ce pont. Cela ne me semble pas mineur, sénateur Tkachuk.

Le sénateur Tkachuk : Je crois que ces questions de sécurité sont extrêmement importantes, tout comme vous les trouviez importantes dans le cas du projet de loi C-44.

Le sénateur Dawson : Oui. Nous avons également vu qu'il y a des changements. Vous avez dit que c'était un changement mineur.

Le sénateur Tkachuk : Non.

[Français]

Le sénateur Dawson : Un des changements dans le projet de loi c'est que les propriétaires du pont Ambassador, depuis l'adoption de la nouvelle loi, n'ont plus le droit de le vendre. On ne peut pas dire que c'est un changement mineur. Si c'est un changement mineur pour le sénateur, ce n'est pas le cas pour les propriétaires du pont. Pour moi, il s'agit d'un changement important.

Au tout début, quand on a débattu ce projet de loi, cela semblait être une continuité des projets de loi C-26 et C-44. Pour moi, c'est un changement majeur. Si même les gens du département ne se souviennent pas d'avoir adopté un projet de loi, cela aurait été plus simple de traiter de la question de la propriété. Mais si on a un pont à construire, qu'on le fasse par législation.

Je ne veux pas encombrer le Sénat, mais un projet de loi tous les 40 ans, ce ne serait pas exagéré. Pour moi, c'est comme si on était en train de tuer une mouche avec une masse. Si vous étiez d'accord avec le pont Ambassador et qu'ils faisaient une extension de ce pont, auriez-vous présenté un projet de loi ou vous auriez dit qu'il s'agissait de l'expansion d'un pont?

Mme Marcoux : La Loi concernant l'acquisition, l'exploitation, l'aliénation du Tunnel Windsor-Détroit par la Ville de Windsor a été adoptée au Parlement en 1987. Avant cela, il y a eu la Loi sur l'Administration du pont Fort-Falls, en 1970, la Loi sur le pont de Milltown, en 1966.

Le sénateur Dawson : Construction ou amendement?

Mme Marcoux : Construction. Et il y en a 53, cela figure à l'annexe de votre projet de loi. Quelle était votre question?

Le sénateur Dawson : Admettons que le ministère des Transports est heureux de l'expansion du pont Ambassador, qu'il trouve que c'est une bonne idée, est-ce que vous auriez

the construction of a new bridge that required legislation or would you have considered it the expansion of a bridge without legislation?

[English]

Mr. Hicks: Right now, one would need a special act of Parliament or authority from the government.

Right now, as we have heard, there is the possibility of two bridges in the Windsor area. There is the application for twinning the Ambassador Bridge and the DRIC process. We know there is interest in building another bridge in the Buffalo-Fort Erie area. We know there is a rail bridge in Niagara Falls that private investors are considering and might want to convert from a rail bridge to a road bridge. New Brunswick is in the process of considering building a bridge at Calais-St. Stephen.

We have to remember that when a bridge is built and adds new capacity, it takes time for traffic to grow, and then all of a sudden a new bridge is needed. I am reminded of the bridges between here and Hull and Gatineau. For years we have managed with the five bridges, and we have held the pressure. Now there is a lot of talk about building one, two, maybe even three bridges.

I believe that is what we are finding at the international border.

Senator Dawson: The adoption of Bill C-3 means that since it will be a departmental decision, these issues will never be debated again. We will never get the chance to ask the people, who are trying to build the bridge, what affect it has on the other bridges. That is a major difference, as far as the application of our responsibilities.

I totally agree with the constitutional responsibility of government to control ownership and security. I have no problem with that.

I am finding here that in the past, these issues were debated around the table of the House of Commons and of the Senate, and from now on they will be discussed around your table. Not that I do not like you or the way you do things, but I feel it is a major change. We might agree with that, but we cannot say it is minor.

The people who are concerned, whether they are with the City of Windsor, the Ambassador Bridge people or the people in New Brunswick — we have been told by certainly two of the big players — maybe do not trust you, and maybe they feel they trust us more. They want to have the chance to come in front of a committee of the Senate or of the House of Commons and say that they have a problem with this bridge or with this project.

Am I to understand we are going to lose that power? There is no doubt about that.

[Translation]

Are we not losing the right to know what is happening with the construction of bridges between the United States and Canada?

considéré la chose comme étant une nouvelle construction d'un pont qui nécessite une législation ou si vous auriez considéré cela comme étant l'expansion d'un pont sans législation?

[Traduction]

M. Hicks : En ce moment, on aurait besoin d'une loi spéciale du Parlement ou de l'autorité du gouvernement.

En ce moment, comme nous l'avons entendu, il pourrait y avoir deux ponts dans la région de Windsor. Il y a la demande de doublement du pont Ambassador et le processus du PIRD. Nous savons qu'il est question de construire un autre pont dans la région de Buffalo-Fort Erie. Nous savons qu'il y a un pont ferroviaire à Niagara Falls que des investisseurs privés envisagent de convertir en pont routier. Le Nouveau-Brunswick étudie la possibilité de construire un pont à Calais-St. Stephen.

Il faut nous rappeler que lorsqu'un pont est construit et ajoute de la capacité, il faut du temps pour que la circulation augmente, et tout à coup, il faut un nouveau pont. Je me souviens des ponts entre ici et Hull-Gatineau. Pendant des années nous nous sommes accommodés de cinq ponts et nous avons tenu le coup. Maintenant on parle beaucoup de construire un, deux, et peut-être même trois ponts.

Je crois que c'est ce que nous constatons à la frontière internationale.

Le sénateur Dawson : L'adoption du projet de loi C-3 signifie que puisqu'il s'agira d'une décision ministérielle, ces questions ne seront jamais plus débattues. Nous n'aurons jamais l'occasion de demander aux gens, qui veulent construire le pont, quel effet il aura sur les autres ponts. C'est là une différence majeure pour ce qui concerne l'application de nos responsabilités.

Je suis tout à fait d'accord pour dire que le gouvernement a la responsabilité constitutionnelle de contrôler la propriété et la sécurité. Cela ne me gêne pas.

Je constate ici que dans la passé, ces questions étaient débattues à la Chambre des communes et au Sénat, et à l'avenir, elles seront débattues autour de votre table. Ce n'est pas que je ne vous aime pas ou que je n'aime pas votre façon de faire, mais j'estime que c'est un changement majeur. Nous pouvons être d'accord avec cela, mais nous ne pouvons pas dire que c'est mineur.

Les personnes qui sont concernées, qu'elles soient de la ville de Windsor, du pont Ambassador ou du Nouveau-Brunswick — au moins deux des gros joueurs nous l'ont dit — ne vous font peut-être pas confiance, et elles nous font peut-être davantage confiance. Elles veulent avoir l'occasion de venir devant un comité du Sénat ou de la Chambre des communes pour dire que ce pont ou ce projet leur cause un problème.

Dois-je comprendre que nous perdrons ce pouvoir? Il n'y a aucun doute là-dessus.

[Français]

Est-ce qu'on ne perd pas le droit de savoir ce qui en est de la construction de ponts entre le Canada et les États-Unis?

Mr. Langlois: Presuming the authority already exists under an existing statute, it must first of all be determined if the enabling statute allows for the authority to build a second bridge, to expand it or to alter it. If it is allowed for under the legislation, there is no need to come back to Parliament. However, if the legislation is limited, we must go back to Parliament.

Here we are discussing construction and alteration, and as you mentioned yourself, they do not come back before Parliament annually. The bill is not limited to construction and alterations. It talks about operations and the transfer of ownership.

You talked earlier about the transfer of ownership and the fact that the bill limits the possibility of transferring the ownership of a bridge or a tunnel. The bill has no other prohibitions. It ensures that the authorization of the governor in council is necessary from now on to carry out a transfer. There is no restraint on the power to transfer. The authorization of the governor in council may appear as an obstacle to a transfer. However, the legal mechanisms that were formerly available to the owners of bridges and tunnels still exist, even if this bill is in effect.

Senator Dawson: Perhaps I did not express myself very well. This is a change in terms of the preceding bills. Bill C-44 had no such provision and Bill C-3 does provide for it. It is therefore, in my opinion, a significant change.

I have never seen this bridge. However, for the owners of it, we are not talking about a minor change. These people want to be heard and are demanding support.

Ms. Marcoux: Ownership was set out in Bill C-44.

Senator Dawson: And what about the amendment? Unfortunately, I do not have that document in front of me.

Ms. Marcoux: The two clauses that are different are the following.

[English]

Crossing over the St. Lawrence River and a transfer of the bridge.

Senator Dawson: That is a change. Again, I do not want to exaggerate, but it is a minor change for a senator, but it is not a minor change for the owners of the bridge. For them, it is a major distinction between past legislation, which they seemed to support at that time, and legislation today, which they are clearly indicating that they oppose. They know this is their last chance to be heard, because if they are not heard by us on this legislation now, they will not come in to see us on another bill and say that they have another issue to deal with.

I would like to say that two or three of my colleagues are not here. There is a special caucus meeting at the same time as this one. It is not that they are not concerned with the issues. They are, but they have a conflict and they wanted me to express that.

M. Langlois : En présumant que l'autorité existe déjà en vertu d'une loi constituée, il faut tout d'abord voir si la loi habilitante permet à cette autorité de construire un deuxième pont, de faire une expansion ou une altération. Si la loi le lui permet, nul besoin de revenir au Parlement. Toutefois, dans la mesure où la législation est restreinte, on devra venir devant le Parlement.

Ici on parle de construction et d'altération. Vous l'avez remarqué, ils ne viennent pas devant le Parlement à chaque année. Le projet de loi n'est pas limité à la construction ni aux altérations. Il parle de l'opération et du transfert de propriété.

Vous avez parlé plus tôt du transfert de propriété et du fait que le projet de loi restreignait la possibilité de transférer un pont ou un tunnel. Le projet de loi ne pose aucune restriction. Il fait en sorte qu'une autorisation du gouverneur en conseil est désormais nécessaire avant d'effectuer un transfert. Il n'existe pas de restriction au pouvoir de transfert. L'autorisation du gouverneur en conseil peut sembler un obstacle au transfert. Toutefois, les mécanismes juridiques autrefois disponibles aux propriétaires de ponts et de tunnels existent toujours, même si le projet de loi est en vigueur.

Le sénateur Dawson : Je me suis peut-être mal exprimé. Il s'agit d'un changement sur les projets de loi précédents. Le projet de loi C-44 ne prévoyait pas cet article et le projet de loi C-3 le prévoit. C'est donc, à mon avis, un changement important.

Je n'ai jamais vu ce pont. Toutefois, pour les gens qui en sont propriétaires, il ne s'agit pas d'un changement mineur. Ces personnes désirent être entendues et exigent un encadrement.

Mme Marcoux : La propriété était spécifiée dans le projet de loi C-44.

Le sénateur Dawson : Qu'en est-il de l'amendement? Je n'ai malheureusement pas le document sous les yeux.

Mme Marcoux : Les deux clauses qui diffèrent sont les suivantes.

[Traduction]

Traverser le fleuve Saint-Laurent et un transfert du pont.

Le sénateur Dawson : C'est un changement. Encore une fois, je ne veux pas exagérer, mais c'est un changement mineur pour un sénateur, mais ce n'est pas un changement mineur pour les propriétaires du pont. Pour eux, c'est une distinction majeure entre l'ancienne législation, qu'ils semblaient appuyer à l'époque, et la législation d'aujourd'hui, à laquelle ils ont clairement indiqué s'opposer. Ils savent que c'est leur dernière chance d'être entendus, parce que s'ils ne sont pas entendus par nous dans le cas de cette législation maintenant, ils ne viendront pas nous voir pour un autre projet de loi et diront qu'ils ont une autre question à régler.

J'aimerais dire que deux ou trois de mes collègues ne sont pas ici. Il y a une réunion spéciale du caucus en même temps que celle-ci. Ce n'est pas qu'ils ne s'intéressent pas à la question. Ils s'y intéressent mais ils ont un conflit et ils m'ont demandé de le dire.

We want to be sure that both the City of Windsor and the Ambassador Bridge people feel that there is a level of comfort, that the people, who are there to defend them, defended them.

Ms. Marcoux: There are two things: The ownership clause is not an uncommon clause in legislation of this kind. It exists today in some of the individual legislation; it exists today in the presidential permit process in the U.S.; and it exists today in other kinds of bridges in other similar countries. This is not an uncommon piece. The objective of that piece of legislation is really for the safety and security of Canadians.

[Translation]

The government has a responsibility. Imagine if one of these bridges were transferred to terrorists or to people who wanted to turn around and resell them with the aim of closing them down or harming the trade between the two countries.

The government wants to give itself the right of review in order to ensure that public security is not endangered. That is the only aim of that clause.

I know that the Ambassador Bridge people and the president himself are very worried about the transfer clause in the case of a succession. This issue does not worry the government. That is not the aim of this clause. Tomorrow morning, the government of Ontario may decide to privatize one of the bridges and sell it. At that point, the Government of Canada would want to have a right of review concerning the intentions of new owners of the bridges, in the interest of security.

Your next question concerned whether or not you would be consulted or involved if a new bridge was to be built. In the bill, guidelines must be established on the way to proceed in order to manage applications for new structures or alterations to existing structures. In such cases, there will no doubt be consultations.

[English]

It is embedded in the bill, and under the Environmental Assessment Act, I must repeat, it is also an extensive consultation process. Just consider the DRIC process right now for a new crossing to be constructed; these consultations have been going on for four years. One could argue it is a long process, but it is an important issue for the residents of the local communities and for the members of Parliament, and it does not preclude members of Parliament from these consultations, quite the contrary. Ministers will make sure that the members of Parliament are consulted when they go through a process like that. It will be your duty to do that.

Senator Dawson: It will not be in the law. If you can find the article that says you will come and consult with us, I would like you to give me a number.

Ms. Marcoux: It does not say we will come and consult the Senate, unfortunately.

Senator Dawson: Not the House of Commons either.

Nous voulons nous assurer que les gens de la ville de Windsor et du pont Ambassador sentent qu'ils peuvent être à l'aise, que les personnes qui sont là pour les défendre les ont défendus.

Mme Marcoux : Il y a deux choses : la disposition sur la propriété n'est pas inhabituelle dans ce genre de législation. Elle existe aujourd'hui dans diverses lois; elle existe aujourd'hui dans le processus de permis présidentiel aux États-Unis; et elle existe aujourd'hui pour d'autres genres de ponts dans des pays comparables. Ce n'est pas une disposition inhabituelle. L'objectif de cette législation est vraiment la sécurité des Canadiens.

[Français]

Le gouvernement a une responsabilité. Imaginez si un de ces ponts était transféré à des terroristes ou à des personnes qui désirent se retourner et les revendre dans le but de les fermer ou nuire aux échanges économiques des deux pays.

Le gouvernement veut se donner un droit de regard pour s'assurer que la sécurité du public n'est pas mise en danger. C'est sans doute le seul objectif de cette clause.

Je sais que les gens du pont Ambassador et le président lui-même sont très inquiets de la clause de transfert dans le cas d'une succession. Cette question n'inquiète pas le gouvernement. Là n'est pas l'objectif de cette clause. Demain matin, le gouvernement de l'Ontario peut décider de privatiser un de ses ponts et de le vendre. À ce moment, le gouvernement du Canada voudra un droit de regard sur les intentions des nouveaux propriétaires de ces ponts, dans l'intérêt de la sécurité.

Votre question suivante était à savoir si vous serez consultés ou impliqués lorsque l'on voudra construire un pont. Dans le projet de loi, il faut établir des lignes directrices sur la façon de procéder pour gérer les applications de nouvelles structures ou les modifications à des structures existantes. Dans de tels cas, des consultations auront lieu sans aucun doute.

[Traduction]

C'est intégré au projet de loi, et en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, je dois le répéter, c'est aussi un long processus de consultation. Il suffit de songer au processus actuel du PIRD relatif à la construction d'un nouveau passage; ces consultations se poursuivent depuis quatre ans. On pourrait dire que c'est un long processus mais la question est importante pour les résidents des collectivités et les députés ne sont pas exclus de ces consultations, bien au contraire. Les ministres s'assureront que les députés sont consultés dans ce genre de processus. Ce sera votre devoir de le faire.

Le sénateur Dawson : Ce ne sera pas dans la loi. Si vous pouvez trouver l'article qui dit que vous viendrez nous consulter, j'aimerais que vous me donniez un numéro.

Mme Marcoux : Il n'est pas dit que nous viendrons consulter le Sénat, malheureusement.

Le sénateur Dawson : Ni la Chambre des communes.

Ms. Marcoux: No, Individual members of Parliament that will be affected by the crossing will be consulted.

Senator Dawson: For the last 100 years we have been consulted. People thought that this was important enough to submit it to Parliament. I am waiting for the argument that says this will cause us so many projects that it will delay other legislation. There are a lot of issues delaying legislation right now. Actually, there is a committee discussing it tonight. The reality is that we can take on another bill per year, and I believe we would survive, whether it is the City of Windsor or the Ambassador Bridge people, if people are concerned enough about not trusting you — not you personally.

[Translation]

In my opinion, we have the responsibility to ensure that amendments can be presented to satisfy these people. If you could assist us in our deliberations, we would be very pleased.

[English]

Senator Tkachuk: I supported Bill C-44, as well as this, and I am no friend of government intervention. I understand the strong concerns of the private owners of the international bridge, but they are also in the private sector with great risk. They sit on a border, for one thing, which they know involves two countries. There is a lot of risk to this. We will all try to act in our self-interest, both the Americans and the Canadians. We also have the jurisdictional problems of Michigan and Ontario, and we have the question of Windsor.

I hate to say it, but the world does not revolve around Ontario. It does not revolve around the Windsor bridge.

We have a Canadian border that goes from Vancouver, even across to my province, although we have no bridge. All those security issues across the country have to be administered. After September 11, 2001, I am concerned that the government exercise its constitutional jurisdiction over these areas.

Politics is a wonderful thing. I cannot imagine a government that would allow a private company to be bankrupt because they diverted all the traffic from their bridge. It is possible in a closed society with or without legislation. In an open society, I do not get it. We will have lots of discussion on Tuesday at the clause-by-clause.

Ms. Marcoux: A government that would divert traffic to put a bridge out of business would be operating against the objective of this bill. In diverting traffic from a crossing, it would create congestion. That is what this bill is trying to avoid.

Redirecting traffic would only be used where there is a need to allow free movement of goods and people.

Senator Adams: The bridge has been there for 70 years. We have a border between the United States and the river. Did the Ambassador Bridge go to the United States?

Mme Marcoux : Non. Les députés qui seront touchés par le passage seront consultés.

Le sénateur Dawson : Au cours des 100 dernières années nous avons été consultés. Les gens estimaient que c'était assez important pour le soumettre au Parlement. On arguera que ceci nous apportera tant de projets que d'autres lois seront retardées. De nombreuses questions retardent déjà les lois. En fait, un comité en discute ce soir même. La réalité, c'est que nous pouvons prendre un autre projet de loi par année, et je crois que nous pourrions survivre, qu'il s'agisse des gens de la ville de Windsor ou du pont Ambassador, si les gens craignent tant de vous faire confiance — pas vous personnellement.

[Français]

À mon avis, nous avons la responsabilité de nous assurer que des amendements puissent être présentés pour satisfaire ces gens. Si vous pouvez nous aider dans notre réflexion, cela nous fera plaisir.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk : J'ai appuyé le projet de loi C-44, de même que celui-ci, et je ne suis pas en faveur de l'intervention gouvernementale. Je comprends les graves préoccupations des propriétaires privés du pont international, mais ils sont dans le secteur privé et il y a de gros risques. Tout d'abord, ils savent qu'ils sont à cheval sur une frontière entre deux pays. Cette situation présente d'importants risques. Nous essayons tous d'agir dans notre propre intérêt, tant les Américains que les Canadiens. Nous avons également les problèmes de juridiction du Michigan et de l'Ontario, et nous avons la question de Windsor.

Je regrette de le dire mais le monde ne tourne pas autour de l'Ontario. Il ne tourne pas autour du pont de Windsor.

Nous avons une frontière canadienne qui part de Vancouver, qui passe même par ma province, bien que nous n'ayons pas de pont. Toutes ces questions de sécurité au pays doivent être administrées. Après le 11 septembre 2001, je tiens à ce que le gouvernement exerce ses compétences constitutionnelles dans ces secteurs.

La politique est une chose merveilleuse. Je ne peux imaginer un gouvernement qui permettrait qu'une entreprise privée fasse faillite parce il aurait empêché toute la circulation de passer sur son pont. C'est possible dans une société fermée avec ou sans législation. Dans une société ouverte, je ne crois pas. Nous aurons de nombreuses discussions mardi lors de l'étude article par article.

Mme Marcoux : Un gouvernement qui détournerait la circulation pour mettre un pont en faillite irait à l'encontre de l'objectif de ce projet de loi. En détournant la circulation, il créerait de la congestion. C'est ce que ce projet de loi tente d'éviter.

Les véhicules ne seraient détournés que pour permettre la libre circulation des marchandises et des personnes.

Le sénateur Adams : Le pont est là depuis 70 ans. Nous avons une frontière entre les États-Unis et la rivière. Le pont Ambassador se rendait-il aux États-Unis?

It has been there for 70 years. Did they find out whether there was any damage to that bridge?

Ms. Stiff: An environmental assessment process for a proposal of a new structure would include an examination of the environment around the bridge. It will not look at what historical impacts the bridge may have had.

There would be local and provincial regulations regarding water quality from runoff that would speak to day-to-day management. The study will not look at whether the bridge is having a negative impact right now. That is not the purpose of the environmental assessment process.

The Chairman: Would the environmental assessment process cover the potential impacts on the city because of traffic and noise in residential areas?

Ms. Stiff: Yes. One step we need to do, as part of our role as a responsible authority under the Canadian Environmental Assessment Act, is establish the scope of the project being assessed and the factors that need to be considered.

We prepared draft environmental assessment guidelines that speak to issues we would expect to be addressed. It includes air quality and noise impacts on the community, as well as a desire on our part to see consultation occur with the City of Windsor to gain an understanding of the impacts on local traffic and air quality.

That is explained in the draft environmental assessment guidelines. We are working on a process to make those guidelines available to the public and to get input on any factors we may have missed.

Senator Adams: We have better technology today than 70 years ago. How many more months or years will you study the Ambassador Bridge?

Ms. Stiff: The environmental assessment guidelines are given to a proponent to outline what we require, as a responsible authority, under the Canadian Environmental Assessment Act, to meet our legal obligations.

It will be up to us to work with the proponent to make sure they provide information to satisfy us that the legislation that governs the environmental assessment process federally has been met.

We do not have legislated timelines for that. We provided the draft guidelines to the proponent. It will take them time to gather the information in the studies. We will work with them to keep the process moving efficiently.

Senator Adams: I have a question on clause 6. The ministry does not have any authority to make decisions on any bridges built in the future. It has to go to the Governor-in-Council to approve any new bridges and tunnels.

Will the Governor-in-Council have more power than the Minister of Transport to approve new bridges?

Il est là depuis 70 ans. A-t-on constaté des dommages à ce pont?

Mme Stiff : L'évaluation environnementale d'une proposition de nouvelle structure comprendrait l'examen de l'environnement autour du pont. Elle ne tiendrait pas compte des répercussions historiques que le pont a pu avoir.

Il y aurait des règlements locaux et provinciaux concernant la qualité de l'eau d'écoulement pour ce qui concerne la gestion au quotidien. L'étude ne chercherait pas à savoir si le pont a un impact négatif maintenant. Ce n'est pas l'objectif du processus d'évaluation environnementale.

La présidente : Le processus d'évaluation environnementale engloberait-il les éventuels répercussions sur la ville en raison de la circulation et du bruit dans les secteurs résidentiels?

Mme Stiff : Oui. L'une des choses que nous devons faire, dans le cadre de nos responsabilités en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, consiste à définir la portée du projet évalué et les facteurs qui doivent être pris en compte.

Nous avons préparé des lignes directrices provisoires en matière d'évaluation environnementales pour ce qui concerne les questions qui devraient être examinées. Il s'agit notamment des répercussions de la qualité de l'air et du bruit sur la collectivité, et nous aimerions qu'il y ait consultation avec la ville de Windsor afin de comprendre les répercussions sur la circulation locale et la qualité de l'air.

Tout cela est expliqué dans les lignes directrices provisoires sur l'évaluation environnementale. Nous travaillons sur un processus permettant de rendre ces lignes directrices publiques et d'obtenir des réactions concernant des facteurs qui pourraient avoir été omis.

Le sénateur Adams : La technologie est meilleure aujourd'hui qu'il y a 70 ans. Pendant combien de mois ou d'années encore étudierez-vous le pont Ambassador?

Mme Stiff : Les lignes directrices sur l'évaluation environnementale sont transmises à un promoteur pour préciser ce qu'il nous faut, à titre d'autorité responsable en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, pour respecter nos obligations légales.

Ce sera à nous de travailler avec le promoteur afin de veiller à ce qu'il fournisse l'information dont nous avons besoin pour nous assurer que les lois qui régissent le processus d'évaluation environnementale sur le plan fédéral ont été respectées.

Nous n'avons pas d'échéance légale à cet égard. Nous avons remis les lignes directrices au promoteur. Il lui faudra du temps pour réunir l'information dans les études. Nous travaillerons avec lui afin d'assurer le bon déroulement du processus.

Le sénateur Adams : J'ai une question sur l'article 6. Le Ministère n'a pas le pouvoir de prendre des décisions concernant la construction de quelque pont que ce soit à l'avenir. Il doit faire approuver tous les ponts et tunnels par le gouverneur en conseil.

Le gouverneur en conseil aura-t-il plus de pouvoir que le ministre des Transports pour approuver de nouveaux ponts?

Ms. Marcoux: Clause 6 says that the minister will not be able to approve this. The minister will need the approval from the Governor-in-Council.

Senator Adams: What does the Governor-in-Council have to do with it? Does it have an engineering department?

Ms. Marcoux: The Governor-in-Council is a body of cabinet that gives approvals to processes. The Governor-in-Council approves the corporate plans for Crown corporations and appointments. Their mandate is wide ranging. They would approve this process also.

Senator Tkachuk: They approve us.

Senator Adams: I understand that. If anything had to be changed in the bill, the Senate would pass it, and the House of Commons. If anything has to be changed on bridges, it has to go through the Governor-in-Council instead of the minister.

Ms. Marcoux: The minister will recommend it to the Governor-in-Council.

Senator Adams: Will it be approved faster?

Ms. Marcoux: This would alleviate a concern of Senator Dawson. This makes sure the Minister of Transport does not have the last say in the process. It has to be vetted through a cabinet committee of ministers, ultimately the Governor-in-Council, to give approval to these projects.

This will not be done in isolation by a minister in his office. He will have to consult with his colleagues in cabinet to get that approved.

Senator Adams: In clause 13, although you say the minister has no authority to approve anything to do with the structure, it says the minister has the right to order the owners or operators to take action with respect to keeping the bridge in good condition.

Ms. Marcoux: Some of the clauses from the bill will require Governor-in-Council approval. Some can be done under the minister's authority. This clause is one the minister has the authority to do, if I read it correctly.

Senator Adams: If they want to make any changes, you said in your brief, the minister has nothing to do with the bridges. Yet, here in clause 13 of the bill it says differently.

Ms. Marcoux: This is a proposal in front of you. Presently, before this bill becomes law, the minister does not have these powers. When this bill hopefully becomes an act of Parliament, this will give the minister the powers we are asking for in this bill.

Senator Adams: I am having a little difficulty with that. You said in your brief that he has no power today.

Ms. Marcoux: That is correct. This bill will give him the power, if it is passed.

Mme Marcoux: L'article 6 dit que le ministre ne pourra pas approuver cela. Le ministre aura besoin de l'approbation du gouverneur en conseil.

Le sénateur Adams: Quel est le rôle du gouverneur en conseil dans tout cela? A-t-il un service du génie?

Mme Marcoux: Le gouverneur en conseil est un organe du Cabinet qui approuve les processus. Le gouverneur en conseil approuve les plans d'entreprise des sociétés d'État et les nominations. Son mandat est vaste. Il approuverait ce processus également.

Le sénateur Tkachuk: Il nous approuve.

Le sénateur Adams: Je comprends cela. S'il fallait modifier le projet de loi, le Sénat l'adopterait, puis la Chambre des communes. S'il faut modifier des ponts, cela doit passer par le gouverneur en conseil au lieu du ministre.

Mme Marcoux: Le ministre le recommandera au gouverneur en conseil.

Le sénateur Adams: L'approbation sera-t-elle plus rapide?

Mme Marcoux: Ceci dissipera les craintes du sénateur Dawson. Cette façon de procéder fait en sorte que le ministre des Transports n'a pas le dernier mot dans le processus. Les projets doivent être examinés par un comité de ministres du Cabinet avant d'être soumis au gouverneur en conseil pour approbation.

Ce ne sera pas fait isolément par un ministre dans son bureau. Il devra consulter ses collègues au Cabinet pour obtenir l'approbation.

Le sénateur Adams: Vous dites que le ministre n'a pas le pouvoir d'approuver quoi que ce soit qui touche à la structure mais l'article 13 dit que le ministre a le droit d'obliger les propriétaires ou les exploitants à prendre les mesures nécessaires pour garder le pont en bon état.

Mme Marcoux: Certains articles du projet de loi nécessiteront l'approbation du gouverneur en conseil. Certaines choses peuvent être réalisées sous l'autorité du ministre. Cet article en est un qui confère un pouvoir au ministre, si je l'ai bien lu.

Le sénateur Adams: Si les responsables veulent faire des changements, vous avez dit dans votre mémoire que le ministre n'a rien à dire sur les ponts. Or, ici à l'article 13 du projet de loi, on dit autre chose.

Mme Marcoux: C'est une proposition qui est devant vous. Actuellement, avant que ce projet de loi devienne loi, le ministre n'a pas ces pouvoirs. Lorsque ce projet de loi sera, nous l'espérons, adopté par le Parlement, il confèrera au ministre les pouvoirs que nous demandons dans ce projet de loi.

Le sénateur Adams: J'ai un peu de difficulté à suivre. Vous avez dit dans votre mémoire qu'il n'a pas de pouvoir aujourd'hui.

Mme Marcoux: C'est exact. Ce projet de loi lui confèrera les pouvoirs, s'il est adopté.

Senator Adams: Some companies are concerned that if the minister has this power, he or she may not approve certain bridges. Will the minister have the power to do that?

Ms. Marcoux: I will try to explain the difference between the government owning the structures and the minister having direct authority over the structures. Those structures have a variety of governance models. Some are owned by the Government of Ontario, the Government of Quebec, the Government of New Brunswick, authorities, private corporations and Crown corporations. The minister has no direct powers over these corporations.

A Crown corporation reports to Parliament through a minister, but the powers of the minister are limited to recommending that the Governor-in-Council approve the corporate plans. A minister does not have any direct authority on the day-to-day operations of those corporations. That is the difference.

Senator Adams: Senator Tkachuk did not agree with clause 23, dealing with change of ownership. Why would they have to consult with the Governor-in-Council in order to change ownership if they are private?

Ms. Marcoux: The objective of the clause on ownership is to ensure that the new owners are not a security threat to Canada. They must be able to provide assurance of that to the government and the Canadian people. It is a security issue. We want to be able to reassure the Canadian public that these structures are owned and operated by law abiding citizens who are not a security threat to anyone.

Senator Adams: Are you talking about the government not trusting someone who wants to buy a private bridge?

Ms. Marcoux: It is not a question of trust. It is a question of ensuring that the Canadian public is secure and that these bridges are operated by people who do not pose a security threat.

This is a standard clause in other legislation in Canada, as well as in the United States and other countries.

Senator Adams: I do not really understand that.

Senator Phalen: Are there procedures in place in the event of a terrorist attack on a bridge?

Mr. Hicks: That is one of the reasons the security provisions are included in this bill. We know, from talking to the operators of a number of the bridges, that they have security measures in place, be it security from terrorism or for a spill or an accident on the bridge. A number of the bridges have emergency response programs in place.

There are other bridges that we do not know about. The operators have not told us what they have in place, and we have no authority to ask them. If this bill is enacted, once the regulations take effect, we will then have the authority to ask all

Le sénateur Adams : Certaines entreprises craignent que si le ministre a ces pouvoirs, il pourrait ne pas approuver certains ponts. Le ministre aura-t-il le pouvoir de faire cela?

Mme Marcoux : Je vais tenter d'expliquer la différence entre les ouvrages appartenant au gouvernement et les ouvrages sur lesquels le ministre exerce un pouvoir direct. Ces structures peuvent être administrées de multiples façons. Elles peuvent être la propriété du gouvernement de l'Ontario, du gouvernement du Québec, du gouvernement du Nouveau-Brunswick, d'administrations, d'entreprises privées ou de sociétés d'État. Le ministre n'exerce aucun pouvoir sur ces organismes.

Une société d'État relève du Parlement par l'entremise d'un ministre mais les pouvoirs du ministre se limitent à recommander que le gouverneur en conseil approuve les plans d'entreprise. Un ministre n'exerce aucun pouvoir direct sur les opérations quotidiennes de ces sociétés. C'est là la différence.

Le sénateur Adams : Le sénateur Tkachuk n'était pas d'accord avec l'article 23, qui traite de changement de propriétaire. Pourquoi faudrait-il consulter le gouverneur en conseil pour changer de propriétaire s'il s'agit d'une entreprise privée?

Mme Marcoux : L'objectif de l'article sur la propriété consiste à veiller à ce que les nouveaux propriétaires ne représentent pas une menace à la sécurité du Canada. Ils doivent pouvoir en donner l'assurance au gouvernement et à la population canadienne. C'est une question de sécurité. Nous voulons pouvoir assurer la population canadienne que ces ouvrages sont détenus et exploités par des citoyens respectueux des lois qui ne constituent pas une menace à la sécurité de qui que ce soit.

Le sénateur Adams : Voulez-vous dire que le gouvernement ne ferait pas confiance à quelqu'un qui veut acheter un pont privé?

Mme Marcoux : Ce n'est pas une question de confiance. Il s'agit de veiller à ce que la population canadienne soit en sécurité et que ces ponts soient exploités par des gens qui ne constituent pas une menace à la sécurité.

C'est une disposition qu'on trouve dans d'autres lois au Canada, ainsi qu'aux États-Unis et dans d'autres pays.

Le sénateur Adams : Je ne comprends pas vraiment cela.

Le sénateur Phalen : Y a-t-il des procédures en place en cas d'attaque terroriste contre un pont?

M. Hicks : C'est une des raisons pour lesquelles des dispositions sur la sécurité sont incluses dans le projet de loi. Nous avons parlé aux exploitants de nombreux ponts et savons qu'ils ont des mesures de sécurité en place, qu'il s'agisse de terrorisme, d'un déversement ou d'un accident sur le pont. Un programme d'intervention en cas d'urgence est en place pour un bon nombre des ponts.

Il y a d'autres ponts dont nous ne savons rien. Les exploitants ne nous ont pas dit ce qu'ils avaient en place, et nous n'avons pas le pouvoir de l'exiger qu'ils nous le disent. Si ce projet de loi est promulgué, une fois les règlements en vigueur, nous auront le

the bridges about their security measures. We currently have no authority to do that.

Senator Phalen: Is it correct that training for the people working in security on the bridges is provided by the bridges?

Mr. Hicks: That is correct.

Senator Phalen: Do you know who trains them?

Mr. Hicks: Again, we have no authority to ask that. I do know, from a few of the bridge operators that have shared information with me, that a former OPP official runs the security operation of one bridge. A former official from Canada Customs is running the security system of another bridge. I know that both of these individuals have taken extensive training in this area. However, I cannot tell you what all the bridges have done.

Senator Phalen: You do not have the right to track that?

Mr. Hicks: No, I do not.

Senator Phalen: We heard yesterday from the Teamsters Canada union that their members work in security on some of the bridges. If these people are members of certain security companies, who trains and monitors them? Is there no check on that?

Mr. Hicks: It is exactly the same whether it is a public bridge or a private bridge. We have no authority to ask those questions. When we have organized workshops and invited these people to share with us what they are doing, some bridges have been very forthcoming and others have refused. We cannot insist that they give us that information.

This bill will give us the right to make the regulations. We plan to ask international bridges and tunnels to do a threat and vulnerability assessment, to examine their bridge and see what is vulnerable and what kind of threat could be imposed. Once they have done these studies, we will put measures in place to protect the bridge. A number of bridges have done that, because they are good corporate citizens, and some bridges have not.

Senator Phalen: I have no problem with oversight; I agree with the government having oversight, so I am not opposed to this bill. However, I can foresee some problems. I have a concern with the Ambassador Bridge. I am concerned when a private company is not able to twin its bridge, for whatever reason.

With regard to traffic control, that bridge has been there for many years, as have all the roads leading on and off the bridge. There suddenly seems to be a problem with that because of traffic flow. Is it fair to legislate against improvement of the facility because there is too much traffic in the area? That is my concern, and I cannot sort it out.

pouvoir de demander à tous les exploitants de pont de nous faire part de leur mesures de sécurité. Nous n'avons pas ce pouvoir en ce moment.

Le sénateur Phalen : Est-il exact que la formation des personnes affectées à la sécurité sur les ponts est dispensée par les responsables des ponts?

M. Hicks : C'est exact.

Le sénateur Phalen : Savez-vous qui dispense la formation?

M. Hicks : Encore une fois, nous n'avons pas le pouvoir de demander cela. Quelques-uns des exploitants de pont m'ont dit qu'un ancien membre de la Sûreté provinciale de l'Ontario dirige les opérations de sécurité d'un pont. Un ancien fonctionnaire de Douanes Canada dirige le système de sécurité d'un autre pont. Je sais que ces deux personnes ont suivi une formation intensive dans ce domaine. Cependant, je ne peux vous dire ce qu'ont fait tous les responsables des ponts.

Le sénateur Phalen : Vous n'avez pas le droit de surveiller cela?

M. Hicks : Non, je ne l'ai pas.

Le sénateur Phalen : Des représentants du syndicat Teamsters Canada nous ont dit hier que leurs membres travaillent aux services de sécurité à certains ponts. Si ces personnes sont membres de certaines entreprises de sécurité, qui assure leur formation et leur encadrement? N'y a-t-il pas de vérification là-dessus?

M. Hicks : C'est exactement la même chose, qu'il s'agisse d'un pont public ou d'un pont privé. Nous n'avons pas le pouvoir de poser ces questions. Lorsque nous avons organisé des ateliers et invité ces gens à nous faire part de ce qu'ils font, certains responsables de ponts ont été très ouverts et d'autres ont refusé. Nous ne pouvons pas exiger qu'ils nous donnent cette information.

Ce projet de loi nous donnera le droit de faire des règlements. Nous prévoyons demander aux responsables de ponts et de tunnels internationaux de réaliser une évaluation des menaces et de la vulnérabilité, d'examiner leur pont pour savoir ce qui est vulnérable et quel genre de menace pourrait être faite. Une fois qu'ils auront réalisé ces études, nous mettrons en place des mesures visant à protéger le pont. Un bon nombre de responsables de ponts ont fait cela, parce que ce sont de bonnes entreprises citoyennes, et d'autres ne l'ont pas fait.

Le sénateur Phalen : La surveillance ne me gêne pas; j'accepte que le gouvernement puisse surveiller, alors je ne m'oppose pas au projet de loi. Cela dit, je prévois certains problèmes. Le pont Ambassador me préoccupe. Je suis préoccupé lorsqu'une entreprise ne peut doubler son pont, pour quelque raison que ce soit.

En ce qui concerne la réglementation de la circulation, ce pont est là depuis de nombreuses années, tout comme le sont les voies qui y mènent. Il semble tout à coup y avoir un problème à cet égard en raison du courant de circulation. Est-ce juste de légiférer contre l'amélioration de l'installation parce qu'il y a trop de circulation dans le secteur? C'est ce qui me préoccupe, et je n'arrive pas à comprendre.

Mr. Langlois: With respect to a private company not being able to twin its bridge, this bill will neither prevent it nor give them more rights than they currently have. If their enabling statute does not allow the twinning of a bridge, they still need to come to Parliament to have a special act passed. This bill will give them further rights, because they will not have to come to Parliament. They will be able to apply to the minister, and if the Governor-in-Council approves it, they can build the structure. This bill takes nothing away from a private owner.

With respect to traffic control, it is important to put the history of these bridges in perspective. When these statutes were enacted early in the century, most of these bridge companies were subject to the Railway Act, which was enacted in 1888 and repealed in 1996.

These bridge companies are subject to many regulations in terms of traffic, tolls and the level of service they have to provide to users. This bill will not create something that never existed in time. Actually, it is quite soft if you consider the previous provision that used to be embedded in this legislation. It reasserts the constitutional jurisdiction of Parliament to have oversight over matters concerning international bridges.

Ms. Marcoux: To clarify your first point about a private company not being able to twin its own bridge, right now we are going through the process of assessing that application. There was no final answer given to the Ambassador Bridge. Ms. Stiff explained the process she is going through with that application.

As Mr. Langlois said, currently no one would be allowed to do this without coming through the existing process. We are trying to streamline the process, make it more efficient and free up Parliament to attend to different business. I believe the legislative agenda is busy; when ministers try to put forward pieces of legislation, it is a lengthy process, and rightly so. The intention of previous governments, including this government, is to free up time of legislators for other issues, to remove this burden from the current legislator. This will allow businesses to go through these processes in a more efficient way in order to allow the free movement of traffic and people.

Mr. Langlois: This is not the first industry to go through the process. Back in the early 20th century, all of the industry corporations were created by special acts.

With time, these kinds of legislations, with respect to all industries, were enacted to avoid Parliament having to enact every piece of legislation to allow a company to do whatever they may be doing; this is what we are trying to achieve here. This industry is no different to the other the industries throughout the country that went through this process a long time ago.

[Translation]

The Chairman: We have made you work hard tonight, but I believe we need answers to our questions and above all, to the questions of the witnesses that we have met with. We will have to

M. Langlois : En ce qui concerne la possibilité pour une entreprise privée de doubler son pont, ce projet de loi ne l'empêchera pas de le faire ni ne lui donnera davantage de droits qu'elle en a déjà. Si sa loi habilitante ne permet pas le doublement d'un pont, elle doit quand même demander au Parlement d'adopter une loi spéciale. Ce projet de loi lui donnera d'autres droits, parce qu'elle n'aura pas à se présenter au Parlement. Elle pourra demander au ministre, et si le gouverneur en conseil approuve, elle pourra construire l'ouvrage. Ce projet de loi n'enlève rien au propriétaire privé.

En ce qui concerne la réglementation de la circulation, il est important de mettre en perspective l'histoire de ces ponts. Lorsque ces lois ont été adoptées au début du siècle, la plupart de ces exploitants de ponts étaient soumis à la Loi sur les chemins de fer, qui a été promulguée en 1888 et abrogée en 1996.

Ces entreprises sont soumises à de nombreux règlements pour ce qui concerne la circulation, le péage et le niveau de service à offrir aux utilisateurs. Ce projet de loi ne créera rien qui n'ait jamais existé. En fait, il est plutôt modéré si l'on tient compte des dispositions qui étaient incorporées dans cette législation. Il réaffirme la compétence constitutionnelle du Parlement pour ce qui concerne la surveillance dans les questions touchant les ponts internationaux.

Mme Marcoux : Pour clarifier votre premier point concernant l'impossibilité pour une entreprise privée de doubler son propre pont, nous sommes présentement à évaluer cette demande. Aucune réponse définitive n'a été donnée aux responsables du pont Ambassador. Mme Stiff a expliqué le processus auquel est soumise cette demande.

Comme l'a dit M. Langlois, personne aujourd'hui ne pourrait faire cela sans passer par le processus existant. Nous tentons de simplifier le processus, de le rendre plus efficace et de libérer le Parlement afin de lui permettre de s'occuper d'autre chose. Je crois que le programme législatif est chargé; lorsque les ministres tentent de faire adopter une loi, le processus est lent, et c'est bien qu'il en soit ainsi. L'intention des gouvernements précédents, à l'instar de celui-ci, était de libérer le législateur afin qu'il puisse s'occuper d'autres questions, de lui enlever ce fardeau. Ainsi les entreprises pourront passer par ces processus d'une façon plus efficace, ce qui favorisera la libre circulation des véhicules et des personnes.

M. Langlois : Celle-ci n'est pas la première industrie à être soumise au processus. Au début du vingtième siècle, toutes les sociétés industrielles étaient créées par une loi spéciale.

Au fil du temps, ces lois, pour ce qui concerne toutes les industries, ont été adoptées pour éviter que le Parlement n'ait à promulguer chaque loi pour permettre à une entreprise de faire ce qu'elle pouvait faire; c'est ce que nous tentons de faire ici. Cette industrie n'est pas différente des autres industries au pays qui sont passées par ce processus il y a longtemps.

[Français]

La présidente : Nous vous avons fait travailler fort ce soir, mais je crois que nous avons besoin de réponses à nos questions et surtout, aux questions des témoins que nous avons rencontrés. Il

reflect carefully about this until next Tuesday and we will see at that point what is to be done. I thank you for your appearance and for your good advice.

[English]

Senators, we will meet next week on Tuesday. We will adjourn until Tuesday morning at 9:30, when we will make a decision.

Senator Tkachuk: There are one or two technical amendments that the government will be proposing that have to do with the NDP. There were two amendments made to the bill in the House. They were not done properly, so they have agreed to fix them. They are technical amendments that are in this bill now. One of them was on the consultation process, and I cannot remember the other one. Those are the only ones of which I am aware.

Mr. Langlois: The two technical amendments made in the House are to have the French mirror the English. They are very technical.

The Chairman: We will see you Tuesday morning.

The committee adjourned.

OTTAWA, Tuesday, December 12, 2006

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-3, respecting international bridges and tunnels and making a consequential amendment to another act, met this day at 9:35 a.m. to give clause-by-clause consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (Chairman) in the chair.

[English]

The Chairman: I asked that the observations be distributed to honourable senators so that you would have time to read them. Do you all have a copy of the observations? Usually we deal with the observations at the end once we have adopted the bill, but this time I think we should read them first and work with the bill afterward clause by clause.

[Translation]

We have a correction in French, on line 16, page 1, instead of "Le comité aimerait traiter...", we should write "aborder." And in the last paragraph, on page 2, it should read "quant à la participation éventuelle du fédéral."

Senator Chaput: Which one, Madam Chair?

The Chairman: It is on page 2, last paragraph, it is written: "quant la participation éventuelle". And it should read "quant à la participation éventuelle..."

[English]

Do you wish to comment on them once you read the observations, or do you wish to wait until we adopt clause by clause? I am in your hands.

faudra y penser longuement jusqu'à mardi prochain et nous verrons ce qui sera fait par la suite. Je vous remercie de votre présence et de vos bons conseils.

[Traduction]

Mesdames et messieurs, nous nous réunirons mardi de la semaine prochaine. La séance reprendra à 9 h 30 mardi prochain et nous prendrons une décision.

Le sénateur Tkachuk : Le gouvernement proposera un ou deux amendements techniques qui ont trait au NPD. Il y a deux amendements apportés au projet de loi en Chambre. Ils n'ont pas été faits correctement alors ils doivent être corrigés. Ce sont des amendements techniques qui se trouvent dans le projet de loi maintenant. L'un porte sur le processus de consultation, et je ne me souviens pas de l'autre. Ce sont les deux seuls à ma connaissance.

M. Langlois : Les deux amendements techniques faits en Chambre visent à ce que le français reflète l'anglais. Ils sont très techniques.

La présidente : Nous nous reverrons mardi matin.

La séance est levée.

OTTAWA, le mardi 12 décembre 2006

Conformément à son ordre de renvoi, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 35 pour effectuer l'étude article par article du projet de loi C-3, Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence.

Le sénateur Lise Bacon (présidente) occupe le fauteuil.

[Traduction]

La présidente : Mesdames et messieurs les sénateurs, j'ai demandé que l'on vous distribue les observations afin que vous ayez le temps de les lire. Est-ce que tout le monde en a reçu une copie? Habituellement, nous nous penchons sur les observations à la toute fin, après avoir adopté le projet de loi, mais cette fois-ci, je pense que nous devrions les lire en premier et procéder ensuite à l'étude article par article du projet de loi.

[Français]

Nous avons une correction en français, à la ligne 16, page 1, au lieu de « Le comité aimerait traiter... », nous devrions écrire « « aborder ». Et au dernier paragraphe, à la page 2, on devrait lire « quant à la participation éventuelle du fédéral ».

Le sénateur Chaput : Lequel, madame la présidente?

La présidente : C'est à la page 2, le dernier paragraphe, c'est écrit : « quant la participation éventuelle ». Ce serait donc « quant à la participation éventuelle... »

[Traduction]

Souhaitez-vous faire des commentaires à mesure que nous lisons les observations, ou préférez-vous attendre jusqu'à l'étude article par article? Je me plierai à votre décision.

Senator Mercer: I have some reservations about doing clause by clause today. I am concerned that we do not have all of the information we should have. I am concerned that this bill is being rushed through Parliament.

There does not seem to be any great need for this bill. Under the current legislation, if someone wants to build a new bridge it would require an act of Parliament. I understand from my discussion with Senator Dawson — who is on his way this morning — that the last time we did that was 25 years ago and the time before that was 30 years ago. I do not see that Parliament has been clogged up with legislation that is being delayed or that bridges are not being built because we do not have this legislation. Twenty-five years is a long time between pieces of legislation.

I am concerned that we do not have all the information. In my research in the last week, I came upon a press release from the office of the Premier of Ontario and from the Prime Minister's office dated September 25, 2002, in which both Premier Eves and Prime Minister Chrétien announced a \$300 million Canada-Ontario investment at the Windsor gateway, which was to be spent on infrastructure.

In the questions I have asked various witnesses here, including the mayor of Windsor, and representatives of various bridges and tunnels involved, I asked repeatedly about government money being spent in this area. The answer consistently came back that there has not been much government money spent. Yet \$300 million has been committed to help with the infrastructure of the Windsor gateway. I would like to know where that money has been spent and what effect it has had. I am also concerned that, if the money has not been spent, time is running out. The joint press release issued by Premier Eves and Prime Minister Chrétien in September 2002 indicated that it was a five-year agreement, which means that the agreement would end in September 2007. September 2007 is like tomorrow in the context of how bridges are built or repaired and how plans are made or environmental assessments are performed.

We should take a moment — and I mean a parliamentary moment, which is longer than an ordinary moment — to sit back and ask, “Okay, what is the real effect of this? Why do we need this bill to be passed before the end of 2006? Indeed, what has been the effect of this \$300 million?”

Are there other announcements that I have not discovered yet? I have repeatedly asked questions of witnesses about Highway 401. I see no reference here or in subsequent releases related to this \$300 million. They talk about Highway 401 but I

Le sénateur Mercer : J'ai des réticences à faire l'étude article par article aujourd'hui. Je trouve que nous ne disposons pas de toute l'information nécessaire. J'ai l'impression que l'on presse le Parlement d'adopter ce projet de loi, et cela me préoccupe.

Je ne vois pas où est l'urgence d'adopter ce projet de loi. En vertu de la législation actuellement en vigueur, si quelqu'un souhaite construire un nouveau pont, il lui faut obtenir une loi du Parlement. J'ai cru comprendre suite à une conversation que j'ai eue avec le sénateur Dawson — qui ne devrait pas tarder — que la dernière fois que cela s'est produit, c'était il y a 25 ans, et la fois précédente, c'était il y a 30 ans. À ce que je sache, le Parlement n'est pas congestionné par des projets de loi en attente d'être adoptés ou par des projets de construction de ponts en attente d'être réalisés simplement en raison de l'absence de ce projet de loi. Vingt-cinq ans, c'est long entre deux mesures législatives.

Ce qui m'inquiète, c'est que nous n'ayons pas tous les renseignements. La semaine dernière, au cours de mes recherches, je suis tombé sur une coupure de presse du cabinet du premier ministre de l'Ontario et du cabinet du premier ministre datée du 25 septembre 2002 dans laquelle le premier ministre Eves et le premier ministre Chrétien annonçaient un investissement commun de 300 millions de dollars dans le projet de porte d'entrée de Windsor, somme devant être consacrée à l'amélioration de l'infrastructure.

Dans les questions que j'ai posées aux nombreux témoins qui ont comparu devant le comité, notamment le maire de Windsor, et les représentants de divers ponts et tunnels concernés, je me suis informé à maintes reprises des sommes dépensées par le gouvernement dans ce secteur. La réponse était invariablement que le gouvernement n'a pas dépensé beaucoup. Et pourtant, on a engagé un montant de 300 millions de dollars pour améliorer les infrastructures de la porte d'entrée de Windsor. J'aimerais savoir où cet argent est allé et quelles ont été les conséquences de ces investissements. Je me dis aussi avec inquiétude, si cet argent n'a pas été dépensé, que le temps file. Le communiqué de presse conjoint émis par les premiers ministres Eves et Chrétien en septembre 2002 mentionnait qu'il s'agissait d'une entente sur cinq ans, ce qui signifie que l'entente en question prendrait fin en septembre 2007. Septembre 2007 est à nos portes, si on songe au contexte dans lequel les ponts sont construits ou réparés, et celui dans lequel les plans sont élaborés ou les études environnementales réalisées.

Nous devrions prendre un moment — et j'entends par là un moment au sens parlementaire, c'est-à-dire un peu plus long qu'un moment ordinaire — pour réfléchir et se demander : « Bon, très bien, quels seront les véritables effets de ce projet de loi? Pourquoi est-il nécessaire de l'adopter avant la fin de 2006? En effet, quels ont été les résultats de cet investissement de 300 millions de dollars? »

Existe-t-il d'autres annonces du même genre que je n'ai pas encore découvertes? J'ai posé à maintes reprises des questions aux témoins concernant l'autoroute 401. Je ne vois aucune allusion dans ce communiqué ou dans aucun autre par la suite au sujet de

suspect that if we are talking about the Windsor gateway, which is one of the focal points of the bill, then Highway 401 has to be involved.

It is a principal road from the industrial heartland of our country through Windsor to that border crossing and to other border crossings in Southwestern Ontario. I am concerned that we do not have that.

I would also suggest, as a way to clear the air, that sometime in late January or early February this committee visit a couple of the sites; perhaps Niagara Falls or Fort Erie and certainly Windsor, where there are so many crossings in one small area, or perhaps we could go to Sarnia. We could visit a couple of those locations and actually have a look at what we are talking about. I have been to Windsor. I have been to Sarnia, to Niagara Falls and to Fort Erie, but each time I was either a tourist or on other business and my attention was not focused on border crossings.

It would be in the best interests of all concerned — this committee, the legislation, the communities involved, both government and private enterprise, and most important the residents of those border crossing towns — for us to take time to step back and visit a few of those places. We should talk about that. If we discover a valid reason that causes this legislation to make sense, then I will be on board. At this point, I feel compelled to suggest that we go back a step, and if we do not do that I will have difficulty supporting the legislation as it currently exists.

The Chairman: I am sorry you missed the meeting we had with senior officers of the department where we asked all the questions to which we felt we needed to have good answers and we received answers. It is too bad you were not there to advance the questions that you have this morning.

There are people from the department here, and I suppose they could answer your questions now.

Senator Mercer: That may very well be so. That because that would change the tenure of this meeting and then I would have to apologize to my colleagues who have not had a chance to prepare for that type of meeting this morning. I know that most of my colleagues come fairly prepared for these meetings and have their questions ready and have done some research. I would catch a number of them flat-footed if we were to proceed that way this morning. I am concerned about that as well. I must show due respect to my colleagues.

The Chairman: Do you wish to have answers to some of the questions you just mentioned?

cette somme de 300 millions de dollars. On parle de l'autoroute 401, mais je soupçonne que s'il est question de la porte d'entrée de Windsor, qui est l'un des principaux points d'intérêt du projet de loi, alors il doit bien être question de l'autoroute 401.

Il s'agit d'une route principale qui s'étend du centre industriel de notre pays, en passant par Windsor jusqu'au poste frontalier et à d'autres postes frontaliers semblables dans le sud-ouest ontarien. Je suis préoccupé qu'il n'en soit pas fait mention.

J'aimerais aussi suggérer, un peu pour mettre les choses au point, que quelque part à la fin janvier ou au début de février, notre comité se rende sur place pour visiter deux ou trois endroits. Je pense entre autres à Niagara Falls ou à Fort Erie et bien entendu à Windsor où il existe tant de postes frontières dans une si petite région, ou peut-être que nous pourrions pousser jusqu'à Sarnia. Nous pourrions visiter quelques-uns de ces endroits et aller constater sur place ce dont nous sommes en train de parler. Je suis allé à Windsor. Je me suis rendu à Sarnia, à Niagara Falls et à Fort Erie, mais chaque fois c'était en touriste ou pour affaires, et mon attention n'a pas été attirée par les postes frontières.

Ce serait dans l'intérêt de toutes les parties concernées — notre comité, la loi, les collectivités visées, le gouvernement et l'entreprise privée, et ce qui est encore plus important, les résidents de ces villes frontalières — que nous prenions le temps de revenir en arrière et de visiter quelques-unes de ces villes. Nous devrions en parler. Si nous trouvons une seule raison valable qui justifie l'adoption de cette loi, alors je voterai en sa faveur. Mais pour le moment, je me sens tenu de suggérer que l'on fasse un pas en arrière, et si nous ne le faisons pas, je vous confie que j'aurai de la difficulté à appuyer l'adoption de cette loi dans sa forme existante.

La présidente : Je suis désolée que vous ayez manqué la réunion que nous avons eue avec les hauts fonctionnaires du ministère durant laquelle nous avons posé toutes les questions qui nous semblaient nécessaires pour obtenir les réponses qui nous manquaient, et nous les avons obtenues. C'est vraiment dommage que vous ayez été absent et que vous n'ayez pu poser les questions que vous soulevez ce matin.

Des représentants du ministère sont présents ici, ce matin, et je suppose qu'ils pourraient répondre à vos questions dès maintenant.

Le sénateur Mercer : Oui, en effet, cela se pourrait très bien. Mais, en procédant de cette manière, nous modifierions la formule de notre réunion, et je devrais faire mes excuses à mes collègues qui n'ont pas pu se préparer en conséquence. Je sais que la majorité de mes collègues se préparent très sérieusement à ces réunions et qu'ils ont déjà leurs questions toutes prêtes, après avoir effectué leurs propres recherches. Certains se retrouveraient pris au dépourvu si nous décidions de procéder ainsi ce matin. Je m'inquiète un peu à ce sujet aussi. Je dois montrer le respect qui leur est dû à mes collègues.

La présidente : Souhaitez-vous obtenir des réponses à certaines des questions que vous venez de mentionner?

Senator Mercer: Yes, I would love to have answers to some of those questions and if we want to do that now fine, but I do not think the meeting should be all about Senator Mercer. The other members of the committee have just as much right to ask questions, whether they be tough questions or not.

Senator Tkachuk: We have an agenda for today. We have agreed to this agenda. I had not heard that there was going to be any change to the agenda.

The Chairman: I was not aware.

Senator Tkachuk: Neither was I aware. My view is that we should deal with the agenda we have before us. We have observations before us. The questions Senator Mercer is raising are — I am trying to find a good word to use here — not as relevant to the bill as he may have said. I do not want to get into an argument here only because that is not part of the agenda. I feel we should proceed with the agenda. We have the observations before us. We should deal with the observations and then go to clause-by-clause consideration of the bill as we had agreed to at a previous meeting.

Senator Mercer: This should not be a surprise to anyone. I indicated via the clerk yesterday that I intended to raise this issue this morning. I spoke to him before the steering committee met last evening and indicated I would bring this matter up and, indeed, I also indicated that if we proceed there is an amendment that I will propose to the bill as it currently exists.

The Chairman: I was told you wanted to put forward some amendments to the bill; you can table those once we proceed with clause by clause.

Senator Mercer: If we could address the agenda that Senator Tkachuk has rightly brought up, perhaps I would propose that we might alter the agenda and not do clause by clause today but discuss future plans of the committee to re-examine some of the witnesses and to plan a visit to the border areas that are affected. I believe they are mainly in Southwestern Ontario, from Niagara Falls or Queenston Heights over to Sarnia, but perhaps there are other parts of the country that need to be visited. I do not know how that is done from a technical point of view, as I am not on the steering committee, but I would propose that we alter the agenda to reflect that.

Senator Stratton: How long have you been studying this bill?

The Chairman: For one month.

Senator Stratton: You have come to now, sir, with that? Do you not think that will be seen by the public as simply a delay tactic, to put it bluntly?

Le sénateur Mercer : Oui, je serais très heureux d'entendre les réponses à certaines de ces questions, et si vous êtes prêts à les entendre aussi, très bien, mais je ne pense pas que cette réunion doive tourner uniquement autour du sénateur Mercer. Les autres membres du comité ont autant le droit de poser des questions que moi, qu'il s'agisse de questions difficiles ou non.

Le sénateur Tkachuk : Nous avons un ordre du jour. Nous avons accepté cet ordre du jour. Personne ne m'a averti que cet ordre du jour allait être modifié.

La présidente : Je l'ignorais.

Le sénateur Tkachuk : Je l'ignorais aussi. À mon avis, nous devrions suivre l'ordre du jour établi. Nous avons les observations devant nous. Les questions que le sénateur Mercer soulève — et je m'efforce de trouver le terme qui convient — ne sont pas aussi pertinentes qu'il le dit en ce qui concerne le projet de loi. Je ne tiens pas à argumenter seulement parce que cela ne figurait pas à l'ordre du jour. Mais je pense que nous devrions néanmoins suivre cet ordre du jour. Nous avons les observations sous les yeux. Nous devrions nous occuper des observations et passer ensuite à l'étude article par article du projet de loi comme convenu lors de la réunion précédente.

Le sénateur Mercer : Ce ne devrait pas être une surprise pour personne. Hier, j'avais prévenu le greffier de mon intention de soulever cette question ce matin. Je lui ai parlé juste avant la réunion du comité de direction, hier soir, et je lui ai mentionné que je soulèverais la question et, bien entendu, je lui ai fait savoir que si nous décidions d'aller de l'avant, j'avais l'intention de proposer un amendement au projet de loi dans sa forme actuelle.

La présidente : On m'a dit que vous souhaitiez présenter quelques amendements au projet de loi; vous pourriez les déposer lorsque nous entreprendrons l'étude article par article.

Le sénateur Mercer : Quant à l'ordre du jour, que le sénateur Tkachuk a mentionné avec raison, je vous propose de le modifier et de décider de ne pas procéder à l'étude article par article dès aujourd'hui, mais plutôt d'examiner la manière dont le comité pourrait procéder pour revoir des témoins et planifier une visite dans les régions frontalières qui sont affectées. Je pense qu'elles se trouvent surtout dans le sud-ouest de l'Ontario, de Niagara Falls ou Queenston Heights jusqu'à Sarnia, mais il y a peut-être aussi d'autres régions du pays que nous devrions visiter. Je ne sais pas comment procéder sur le plan technique, parce que je ne fais pas partie du comité de direction, mais je propose de modifier l'ordre du jour en conséquence.

Le sénateur Stratton : Depuis combien de temps ce projet de loi est-il à l'étude?

La présidente : Depuis un mois.

Le sénateur Stratton : Et c'est maintenant, monsieur, que vous arrivez avec cette proposition? Ne pensez-vous pas que ce geste sera vu par le public comme une simple manœuvre de diversion pour gagner du temps, pour parler franchement?

Senator Mercer: Senator Stratton, the issue of the \$300 million agreement between the Province of Ontario and the Government of Canada just came to my attention in the past couple of days, since the last meeting of this committee.

Therefore it was difficult for me to bring it up beforehand, since I did not know about it. Had I known about the \$300 million agreement between Canada and Ontario, I would have reframed my questions or asked more pointed questions and I would have asked specifically about the \$300 million. It only makes sense.

Senator Stratton suggests this is a delay tactic, but I would suggest that this committee do due diligence on this bill. I do not think this committee has all the information it needs. Moreover, as I said earlier in the meeting, prior to his arrival, I do not see Parliament being backed up with legislation that this bill is meant to affect. My understanding is that the last time we had legislation that affected bridges and tunnels was about 25 years ago and before that 30 years ago. There are no line-ups on Wellington Street of people wanting this legislation.

Senator Tkachuk: The point you brought up, Senator Mercer, is about an infrastructure bill. The information on that \$300 million and \$600 million infrastructure fund is on the website. The departmental officials will be willing to tell you about it. If you want the information on the \$300 million it is readily available. That money was for the City of Windsor to use for its own improvements. It is a separate issue from the bill. However, I cannot argue with you about something that has nothing to do with the bill. You can bring that up, but if you want to simply postpone the inevitability of the bill you will have to make the motion and we can start work on that tomorrow night. We can bring in more witnesses.

Senator Mercer: I am not willing to accept the inevitability of any piece of legislation until we agree to it.

Senator Tkachuk: Of course not.

Senator Mercer: Our job as committee members is to examine the issue as fully as possible, and several of my colleagues on this committee were not aware of the \$300 million agreement.

Senator Tkachuk: It has nothing to do with the bill. That is why they were not aware of it.

Senator Mercer: It has a lot to do with bridges and tunnels.

Le sénateur Mercer : Sénateur Stratton, la question de l'entente de 300 millions de dollars entre la province de l'Ontario et le gouvernement du Canada a été portée à mon attention ces derniers jours, en fait, depuis la dernière réunion de ce comité.

Il m'était donc difficile de la soulever avant, puisque j'en ignorais l'existence. Si j'avais connu l'existence de cette entente de 300 millions entre le Canada et l'Ontario, j'aurais formulé mes questions autrement ou encore j'aurais posé des questions plus pointues, et j'aurais demandé ce qu'il était advenu précisément de ce montant de 300 millions. C'est le simple bon sens.

Le sénateur Stratton laisse entendre qu'il s'agit d'une tactique pour gagner du temps, mais j'aimerais rappeler à ce comité que nous devons faire preuve de diligence raisonnable en ce qui concerne ce projet de loi. Je ne pense pas que ce comité détienne tous les renseignements dont il a besoin. Par ailleurs, comme je l'ai dit au début de la réunion, avant qu'il n'arrive, je ne pense pas que le Parlement soit complètement congestionné par des lois en attente de l'adoption de ce projet de loi. Je crois comprendre que la dernière fois que nous avons adopté une loi touchant les ponts et tunnels, c'était il y a 25 ans, et la fois précédente remonte à il y a 30 ans. Il n'y a pas de foule massée sur la rue Wellington pour réclamer l'adoption de cette loi.

Le sénateur Tkachuk : Le point que vous avez soulevé, sénateur Mercer, concerne un projet de loi d'infrastructure. Les renseignements concernant ce fonds de 300 millions et de 600 millions de dollars destiné à l'amélioration des infrastructures figurent sur le site web. Les fonctionnaires du ministère vous répondront volontiers à ce sujet. Si vous souhaitez obtenir des précisions concernant cet investissement de 300 millions, sachez que ces renseignements existent. Cette somme était destinée à la ville de Windsor qui devait l'utiliser pour améliorer ses infrastructures. C'est une question indépendante du projet de loi. Cependant, je ne vois pas pourquoi je discuterais avec vous d'une question qui n'a rien à voir avec le projet de loi. Vous pouvez soulever cette question, mais si vous voulez simplement retarder l'adoption inévitable de ce projet de loi, vous devrez présenter votre motion et nous pourrions commencer à étudier cela demain soir. Et nous pourrions inviter d'autres témoins.

Le sénateur Mercer : Je ne suis pas prêt à accepter le caractère inévitable d'une mesure législative tant que nous ne nous sommes pas entendus à son sujet.

Le sénateur Tkachuk : Bien entendu.

Le sénateur Mercer : Notre tâche, en tant que membres de ce comité, est d'examiner la question aussi complètement que possible, et plusieurs de mes collègues n'avaient jamais entendu parler de cette entente de 300 millions de dollars.

Le sénateur Tkachuk : Cette entente n'a rien à voir avec le projet de loi. C'est la raison pour laquelle ils n'en ont pas entendu parler.

Le sénateur Mercer : Cette entente a un rôle à jouer en ce qui concerne les ponts et les tunnels.

Do we really know that it has nothing to do with the bill? You tell me that it has no effect. Maybe we should have another hearing where we call the witnesses, my colleagues are prepared, and we ask those questions of the department.

Senator Tkachuk: We have people here to answer that question, Senator Mercer, so let us ask them to answer the questions.

The Chairman: Let the department answer the questions.

[Translation]

Evelyn Marcoux, executive director, Surface Infrastructure Programs, Transport Canada: Madam Chair, the funds you are referring to are part of a program.

[English]

The program was created by the former government when they created Infrastructure Canada. They created several infrastructure programs, like the Canada Strategic Infrastructure Fund of \$2 billion and a Border Infrastructure Fund of \$600 million. This was done after the September 11, 2001 events. The Border Infrastructure Fund was intended to assist the existing infrastructures at the borders by improving the facilities. The \$300 million that was announced is joined with the Ontario government and it is to proceed with some specific projects to provide immediate relief to the area because of the congestion and the additional safety and security measures as a result of 9/11 and through the border agency. It was there to provide immediate relief until a long-term solution could be found. The long-term solution is being looked at through the Detroit River International Crossing Study, which we explained last week.

We are working very closely with the City of Windsor and the Ontario government to provide assistance and to move projects forward. We have six specific projects on the go; if you would like more details we can give them to you. That is the background for that money.

That fund was also used at other border crossings in Quebec and other places in Ontario. It is not a fund specifically for Windsor, but because the Windsor crossing and gateway is key to trade, as has been explained many times to the committee, there was a desire and a request to look at that issue immediately.

Sommes-nous vraiment sûrs que cette entente n'a rien à voir avec le projet de loi? Vous me dites qu'elle n'a aucune incidence. Mais peut-être que nous devrions tenir une autre audience et y inviter des témoins, mes collègues y sont préparés, et leur poser ces questions sur le ministère.

Le sénateur Tkachuk : Il y a des gens ici qui sont prêts à répondre à vos questions, sénateur Mercer, alors, laissons-les répondre.

La présidente : Laissons les représentants du ministère répondre aux questions.

[Français]

Evelyn Marcoux, directrice générale, Programmes des infrastructures terrestres, Transports Canada : Madame la présidente, le fonds auquel vous faites référence fait partie d'un programme.

[Traduction]

Ce programme a été créé par le gouvernement précédent lors de la mise sur pied d'Infrastructure Canada. Le gouvernement de l'époque avait créé plusieurs programmes d'infrastructure comme celui du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique de 2 milliards de dollars et du Fonds pour l'infrastructure frontalière de 600 millions de dollars. Ces fonds ont été créés dans la foulée des événements du 11 septembre 2001. Le Fonds pour l'infrastructure frontalière visait à venir en aide aux infrastructures existantes situées aux frontières en améliorant les installations. L'investissement de 300 millions de dollars qui a été annoncé met à contribution le gouvernement de l'Ontario et il vise à réaliser certains projets bien précis destinés à offrir une assistance immédiate à la région en raison de la congestion et des mesures additionnelles de sûreté et de sécurité adoptées à la suite des événements du 11 septembre par l'entremise de l'agence frontalière. Ce fonds était destiné à offrir une assistance immédiate en attendant qu'une solution à long terme soit trouvée. La solution à long terme est examinée dans le cadre de l'étude du projet du Passage frontalier de Detroit River, que nous vous avons expliquée la semaine dernière.

Nous travaillons en étroite collaboration avec la Ville de Windsor et le gouvernement de l'Ontario en vue de fournir de l'assistance et de faire avancer les projets. À l'heure actuelle, nous avons six projets en cours; si vous souhaitez obtenir plus de précisions à leur sujet, nous sommes à votre disposition. Voici donc le contexte dans lequel ce montant a été octroyé.

Ce même fonds a également été utilisé à d'autres passages frontaliers au Québec et à d'autres endroits en Ontario. Il ne vise pas spécifiquement Windsor, mais étant donné que le passage frontalier de Windsor et sa porte d'entrée jouent un rôle essentiel pour les échanges commerciaux, comme plusieurs sont venus le faire valoir devant le comité, certains avaient exprimé le souhait que l'on s'occupe immédiatement de ce problème.

Senator Mercer: The reference to spending money in Quebec must be under another agreement. This \$300 million I referred to was an agreement between the Government of Canada and the Government of Ontario.

Ms. Marcoux: The fund itself is \$600 million. Part of the money was for Windsor and part for Quebec.

Senator Mercer: In other words, \$300 million was to be spent in Ontario and the other \$300 million was to be spent on other border crossings across the country?

Ms. Marcoux: The objective was for the money to be spent on the six major crossings in Canada, because that is where the traffic was being affected greatly after 9/11.

Senator Mercer: Most of those crossings are in Ontario.

Ms. Marcoux: Many of them are in Ontario.

Senator Mercer: The majority of the major border crossings are in Ontario.

Ms. Marcoux: Those that benefited from the agreement are.

Senator Mercer: What has been the effect of spending \$300 million in Ontario for immediate relief post-9/11? What has the money been spent on? Has all of the \$300 million been spent?

The Chairman: Senator Mercer was not here when we had the people from the department and we asked all the questions we wanted to ask.

Senator Mercer: I am interested in knowing if the money has been spent and what it has been spent on. Do we know what the effects have been of that immediate relief post-9/11?

Ms. Marcoux: We would be happy to provide you separate briefings on the details of the projects. There are six major projects going on. The money has not been spent. The way this program works is the priorities are set by the provincial government. Roads and highways are under provincial jurisdiction. The provincial and territorial governments come to the table with their list of projects that they want to qualify. We go through a process between Infrastructure Canada and Transport Canada of assessing these projects and their merit based on criteria, cost-benefit and safety issues, et cetera. Once that is finalized, a joint announcement is made by ministers at both levels of government.

Le sénateur Mercer : La référence que vous avez faite concernant des sommes qui auraient été dépensées au Québec doit provenir d'une autre entente. Ce montant de 300 millions auquel j'ai fait allusion était rattaché à une entente intervenue entre le gouvernement du Canada et celui de l'Ontario.

Mme Marcoux : Le fonds proprement dit est de 600 millions de dollars. Une partie de cette somme était destinée à Windsor et l'autre au Québec.

Le sénateur Mercer : Autrement dit, un montant de 300 millions de dollars devait être dépensé en Ontario et l'autre tranche de 300 millions devait être dépensée dans d'autres passages frontaliers dans l'ensemble du pays?

Mme Marcoux : L'objectif visé était de dépenser cet argent dans les six principaux passages frontaliers du Canada, parce que c'est dans ces endroits que la circulation était affectée sérieusement depuis le 11 septembre.

Le sénateur Mercer : La majorité de ces passages sont situés en Ontario.

Mme Marcoux : Il y en a beaucoup en Ontario.

Le sénateur Mercer : La majorité des principaux passages frontaliers se trouvent en Ontario.

Mme Marcoux : Ceux qui ont bénéficié de l'entente s'y trouvent, en effet.

Le sénateur Mercer : Quel a été le résultat de cette dépense de 300 millions de dollars en Ontario en vue d'offrir une assistance immédiate dans la foulée du 11 septembre? Comment a-t-on dépensé cet argent? Est-ce que la totalité du montant de 300 millions a été dépensée?

La présidente : Le sénateur Mercer était absent lorsque les représentants du ministère sont venus et que nous leur avons posé toutes les questions que nous souhaitions leur poser.

Le sénateur Mercer : J'aimerais savoir si cette somme a été dépensée et à quoi elle a été dépensée exactement. Connaissons-nous les effets de cette assistance immédiate fournie à la suite des événements du 11 septembre?

Mme Marcoux : Nous nous ferons un plaisir de vous fournir des documents d'information séparés vous décrivant en détail chacun des projets. Il y a en ce moment-même six projets en cours. La somme n'a pas été dépensée. Ce programme est administré en fonction des priorités établies par le gouvernement provincial. Les routes et les autoroutes sont de compétence provinciale. Les gouvernements des provinces et des territoires sont venus s'asseoir à la table des discussions avec la liste des projets qu'ils souhaitaient présenter. Nous suivons un processus qui met à contribution Infrastructure Canada et Transports Canada qui évaluent les projets et leurs mérites en fonction de certains critères, de leur rentabilité et des aspects liés à la sécurité, et ainsi de suite. Une fois cette évaluation achevée, une annonce conjointe est faite par les ministres des deux ordres de gouvernement.

From that point the eligible costs can kick in and you can start working. The total approvals of the projects must go through Treasury Board submissions and a contribution agreement must be signed.

That process is still ongoing but the work on the ground started, I believe, two years ago. We can go into much more detail, but I do not think that would serve the purpose of this bill today.

Senator Mercer: You indicated that the money has not all been spent. If that is the case, how much has not been spent? Am I correct in assuming that, as it is a five-year agreement, the agreement will expire in September 2007?

Ms. Marcoux: Depending on the urgency of the situation, there are different mechanisms. In the case of Windsor, a memorandum of understanding was signed to get this project going because of the urgency while the other processes were being handled. Not all the money has been spent. We do road-rail grade separation at Walkley Road, road grade separation at Howard Avenue, intersection improvement at Huron Church Road and Industrial Drive, pedestrian overpass built at Huron Church Road built for the safety of children to go to school, improvements by the customs plazas at the Windsor-Detroit Tunnel and so forth. Those are the projects.

The Chairman: It has nothing to do with the bill.

Ms. Marcoux: That is in answer to the question of how much money has been spent.

Senator Tkachuk: Just so I understand, do we have a motion on the floor?

Senator Mercer: I would move that we delay the agenda of doing clause-by-clause consideration of Bill C-3.

The Chairman: You do not need a seconder. We will take a vote.

Senator Stratton: Could we have a recorded vote, please?

The Chairman: Okay. I am against the motion. We are voting now.

Senator Adams: I want to make sure; what are we voting on right now?

The Chairman: We are voting on a motion from Senator Mercer to delay the adoption of the bill.

Senator Adams: No.

Senator Champagne: No.

Senator Dawson: I agree.

Senator Johnson: No.

Senator Mercer: Agree.

Senator Munson: Agree.

À partir de là, les coûts admissibles peuvent être déboursés et on peut commencer à travailler. La totalité des approbations de projets doivent être soumises au Conseil du Trésor sous la forme de présentations et un accord de contribution doit être signé.

Ce processus est toujours en cours, mais le travail sur le terrain a commencé, à ce que je sache, il y a deux ans. Nous pouvons vous fournir encore plus de précisions, mais je ne pense pas que cela soit utile en rapport avec l'adoption du projet de loi à l'étude aujourd'hui.

Le sénateur Mercer : Vous venez de mentionner que la totalité de l'argent n'a pas été dépensée. Si c'est le cas, quel montant n'a pas été dépensé? Ai-je raison de supposer que, comme il s'agit d'un accord de cinq ans, cet accord prendra fin en septembre 2007?

Mme Marcoux : Tout dépendant de l'urgence de la situation, divers mécanismes sont prévus. Dans le cas de Windsor, un protocole d'entente a été signé afin que ce projet puisse aller de l'avant en raison de l'urgence de la situation, pendant que l'on s'occupait des autres projets. Nous sommes en train de construire des sauts-de-mouton sur Walkley Road, d'autres sauts-de-mouton sur Howard Avenue, d'améliorer l'intersection entre Huron Church Road et Industrial Drive, de réaliser une passerelle à piétons sur Huron Church Road pour la sécurité des écoliers, d'effectuer des améliorations au complexe douanier du tunnel Windsor-Detroit et ainsi de suite. Ce sont les projets en cours.

La présidente : Ils n'ont rien à voir avec le projet de loi.

Mme Marcoux : C'est ce que je peux vous dire concernant la question sur les sommes ayant été dépensées.

Le sénateur Tkachuk : Seulement pour ma gouverne personnelle, avons-nous une motion?

Le sénateur Mercer : Je propose que nous retardions l'ordre du jour concernant l'étude article par article du projet de loi C-3.

La présidente : Vous n'avez pas besoin d'un appuieur. Nous allons voter.

Le sénateur Stratton : Serait-il possible de tenir un vote par appel nominal?

La présidente : D'accord. Je suis contre la motion. Nous votons maintenant.

Le sénateur Adams : Je veux seulement être bien certain; sur quoi votons-nous exactement?

La présidente : Nous sommes en train de voter sur une motion présentée par le sénateur Mercer visant à retarder l'adoption du projet de loi.

Le sénateur Adams : Non.

Le sénateur Champagne : Non.

Le sénateur Dawson : D'accord.

Le sénateur Johnson : Non.

Le sénateur Mercer : D'accord.

Le sénateur Munson : D'accord.

Senator Phalen: No.

Senator Stratton: No.

Senator Tkachuk: No.

Senator Zimmer: Agreed.

Mr. Thompson: Yeas, 4; nays, 7.

The Chairman: We will deal with the observations first and then with the clause by clause.

Have you read the observations, senator? Do you have any comments?

Senator Tkachuk: I am at an advantage because I had a look at them yesterday and had agreed to the observations in steering committee. I am not sure whether other honourable senators on my side have just received copies.

The Chairman: Did honourable senators have time to read the documentation? Are there any comments or observations?

In that case, we will complete clause-by-clause consideration, and we will adopt the observations afterwards.

Is it agreed that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill C-3?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall clause 1 stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Agreed. Shall clause 2 carry?

Senator Tkachuk: Senator Champagne will move the amendments. Do you want an explanation now, or should we wait?

The Chairman: We will wait. Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 5 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 6 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Agreed. Shall clause 7 carry? I think there are some proposed amendments to clause 7.

Senator Champagne: I move:

That Bill C-3, in clause 7, be amended by replacing lines 9 to 11 on page 3 with the following:

Le sénateur Phalen : Non.

Le sénateur Stratton : Non.

Le sénateur Tkachuk : Non.

Le sénateur Zimmer : D'accord.

M. Thompson : La motion est rejetée par 7 voix contre 4.

La présidente : Nous allons d'abord nous occuper des observations, puis nous procéderons à l'étude article par article.

Avez-vous lu les observations, sénateur? Avez-vous des commentaires à formuler?

Le sénateur Tkachuk : J'ai de l'avance sur les autres membres du comité parce que j'ai eu l'occasion de lire les observations hier et que je les ai déjà acceptées au comité de direction. Cependant, il se pourrait que les autres honorables sénateurs de mon côté viennent tout juste de les recevoir.

La présidente : Est-ce que les honorables sénateurs ont eu le temps de lire la documentation? Ont-ils des commentaires ou des remarques à formuler?

Dans ce cas, nous allons procéder à l'étude article par article, et nous adopterons les observations par la suite.

Êtes-vous d'accord pour que nous procédions à l'étude article par article du projet de loi C-3?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'étude du titre est-elle reportée?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'étude de l'article 1 est-elle reportée?

Des voix : D'accord.

La présidente : D'accord. L'article 2 est-il adopté?

Le sénateur Tkachuk : Le sénateur Champagne proposera des amendements. Souhaitez-vous recevoir des explications maintenant, ou préférez-vous attendre?

La présidente : Nous attendrons. L'article 2 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 3 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 4 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 5 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 6 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 7 est-il adopté? Je pense que des amendements ont été proposés à l'article 7.

Le sénateur Champagne : Je propose :

Que le projet de loi C-3, à l'article 7, soit modifié par substitution des lignes 9 à 11 à la page 3 par ce qui suit :

"of government that have jurisdiction over the place of the proposed construction or alteration and with any person who, in the".

The Chairman: In French?

Senator Champagne: It is really a question of correcting the French. It takes much longer to correct in French than in English.

[Translation]

And in French, it would read:

Le ministre peut, s'il est d'avis que, eu égard aux circonstances, il est nécessaire de le faire, consulter le gouvernement provincial et la « municipalité » ayant compétence à l'égard du lieu où se trouve le pont ou tunnel international à modifier ou de celui où il sera construit ainsi que toute personne qu'il estime directement intéressée en l'occurrence.

It is said in different places that it is "les gouvernements qui sont compétents."

The Chairman: The "municipalité" is not a government.

Senator Champagne: Yes, since the "municipalité" is not a government, we have to write "le gouvernement provincial et la municipalité ayant compétence."

The Chairman: Perhaps it should read "l'administration municipale"?

Senator Champagne: The researchers assured me that the words "administration municipale" would not necessarily be correct. We have to say the "municipalité," and that includes its governance.

The Chairman: So, this is Senator Champagne's amendment.

[English]

Shall clause 7 carry, with amendments?

Senator Adams: There was discussion about the wording, particularly "The Minister may"; there was a discrepancy present. We discussed changing the word "may." Is that change included in the amendment?

Senator Tkachuk: No.

Senator Adams: I just wanted to make sure.

The Chairman: Shall clause 7 carry, as amended?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried, as amended. Shall clause 8 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 9 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 10 carry?

Hon. Senators: Agreed.

"of government that have jurisdiction over the place of the proposed construction or alteration and with any person who, in the".

La présidente : Dans la version française?

Le sénateur Champagne : Il s'agit en réalité de corriger le français. Le libellé est toujours plus long en français qu'en anglais.

[Français]

Et en français, on écrirait :

Le ministre peut, s'il est d'avis que, eu égard aux circonstances, il est nécessaire de le faire, consulter le gouvernement provincial et la « municipalité » ayant compétence à l'égard du lieu où se trouve le pont ou tunnel international à modifier ou de celui où il sera construit ainsi que toute personne qu'il estime directement intéressée en l'occurrence.

On dit à des endroits que ce sont « les gouvernements qui sont compétents ».

La présidente : La municipalité n'est pas un gouvernement.

Le sénateur Champagne : La municipalité n'étant pas un gouvernement, on arrive donc à écrire que « le gouvernement provincial et la municipalité ayant compétence ».

La présidente : Ce serait l'administration municipale peut-être?

Le sénateur Champagne : Ceux qui ont fait la recherche m'assurent que les mots « administration municipale » ne serait pas nécessairement correct. On dit la « municipalité », et cela inclut sa gouvernance.

La présidente : Voilà l'amendement du sénateur Champagne.

[Traduction]

L'article 7 modifié est-il adopté?

Le sénateur Adams : Il y avait eu discussion au sujet du libellé, et plus particulièrement du passage "The Minister may"; on avait noté une incompatibilité. Nous avons discuté de la possibilité de remplacer le terme "may." Cette modification fait-elle partie de l'amendement?

Le sénateur Tkachuk : Non.

Le sénateur Adams : Je voulais seulement m'en assurer.

La présidente : L'article 7 modifié est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article modifié est adopté. L'article 8 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 9 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 10 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

The Chairman: Carried. Shall clause 11 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 12 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 13 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 14 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 15 carry?

[Translation]

Senator Champagne: At clause 15, lines 35 and 36 in French, madam Chair, the same wording appears as in the preceding amendment to say “gouvernement provincial et la municipalité ayant compétence”.

The Chairman: It still reads “l’administration municipale” and it should rather be written “municipalité”?

Senator Champagne: Yes, the “gouvernement provincial et la municipalité”.

[English]

The Chairman: Shall the amendment carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 15, as amended, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 15(1) carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 16 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 17 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 18 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 19 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 20 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 21 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 22 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 23 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 24 carry?

La présidente : Adopté. L'article 11 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 12 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 13 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 14 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 15 est-il adopté?

[Français]

Le sénateur Champagne : À l'article 15, aux lignes 35 et 36 de la version française, madame la présidente, on retrouve les mêmes mots qu'à l'amendement précédent pour dire « gouvernement provincial et la municipalité ayant compétence ».

La présidente : On dit encore « l'administration municipale » et il faudrait dire « municipalité »?

Le sénateur Champagne : Oui, le « gouvernement provincial et la municipalité ».

[Traduction]

La présidente : L'amendement est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 15 modifié est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. Le paragraphe 15(1) est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 16 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 17 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 18 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 19 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 20 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 21 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 22 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 23 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 24 est-il adopté?

Senator Champagne: I move:

That Bill C-3, in clause 24, be amended by replacing line 15 on page 11 with the following:

“of government that have jurisdiction over the place”.

[*Translation*]

The Chairman: And in French, we should write?

Senator Champagne: In French, we come back to this rather long sentence that we had earlier:

Le ministre peut, s'il est d'avis que, eu égard aux circonstances, il est nécessaire de le faire, consulter le gouvernement provincial et la « municipalité » ayant compétence à l'égard du lieu où se trouve le pont ou tunnel international à modifier ou de celui où il sera construit ainsi que toute personne qu'il estime directement intéressée en l'occurrence.

[*English*]

The Chairman: Is there any further discussion on the amendment?

Senator Adams: I think “jurisdiction” should be more like “security.” I would want to make sure I have authority. If the owner of a bridge wants to build someplace, I want to ensure the amendment will say the minister has “authority.”

I want to be clear on what “authority” means. Does “authority” mean the power to stop everybody? If the minister does not like the way an owner works a bridge, could the minister have it torn down? Could you clarify the amendment more?

Senator Champagne: I think that “jurisdiction” really would iron away all your doubts. “Authority” could be authority of different things. If you have jurisdiction, then I do not think there are any doubts.

The Chairman: No. Shall the amendment carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 24, as amended, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 25 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 26 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 27 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 28 carry?

Hon. Senators: Agreed.

Le sénateur Champagne : Je propose :

Que le projet de loi C-3, à l'article 24, soit modifié par substitution de la ligne 15 à la page 11 de l'anglais par ce qui suit :

“of government that have jurisdiction over the place”.

[*Français*]

La présidente : Et en français, on écrit?

Le sénateur Champagne : En français, on revient à cette phrase un peu longue que nous avions plus tôt :

Le ministre peut, s'il est d'avis que, eu égard aux circonstances, il est nécessaire de le faire, consulter le gouvernement provincial et la « municipalité » ayant compétence à l'égard du lieu où se trouve le pont ou tunnel international à modifier ou de celui où il sera construit ainsi que toute personne qu'il estime directement intéressée en l'occurrence.

[*Traduction*]

La présidente : Souhaitez-vous discuter de cet amendement?

Le sénateur Adams : Il me semble que « jurisdiction » sonne davantage comme « security ». Je voudrais m'assurer que l'on dispose de l'autorité requise. Si le propriétaire d'un pont souhaite construire quelque part, je veux m'assurer que l'amendement dise bien que le ministre possède l'autorité requise.

Je tiens seulement à mettre les choses au point sur le sens réel de « authority ». Est-ce que « authority » signifie le pouvoir d'imposer un veto à quiconque? Par exemple, si le ministre n'aime pas la manière dont un propriétaire construit un pont, serait-il en son pouvoir de le faire détruire? Cet amendement pourrait-il être plus clair encore?

Le sénateur Champagne : À mon avis, le terme « jurisdiction » devrait balayer toutes vos inquiétudes. En revanche, le terme « authority » pourrait signifier diverses choses. Lorsque l'on exerce la compétence sur quelque chose, il ne subsiste aucun doute sur qui a le pouvoir d'agir.

La présidente : Non, en effet. L'amendement est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 24 modifié est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 25 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 26 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 27 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 28 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

The Chairman: Carried. Shall clause 29 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 30 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 31 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 32 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 33 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 34 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 35 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 36 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 37 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 38 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 39 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 40 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 41 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 42 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 43 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 44 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 45 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 46 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 47 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 48 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 49 carry?

La présidente : Adopté. L'article 29 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 30 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 31 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 32 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 33 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 34 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 35 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 36 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 37 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 38 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 39 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 40 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 41 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 42 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 43 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 44 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 45 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 46 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 47 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 48 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 49 est-il adopté?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 50 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 51 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 52 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 53 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 54 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 55 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 56 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

[Translation]

Senator Dawson: Could this be interpreted as a sunset clause, meaning that this bill would automatically be brought back to the House and the Senate for review after five years?

The Chairman: The clerk will answer your question.

[English]

Adam Thompson, Clerk of the Committee: A quick read of that section indicates that it would not be considered a sunset clause. A sunset provision would put a time limit or an expiration date on certain provisions. This is a review to be conducted by the minister that would be tabled in Parliament.

Senator Dawson: As we were told, we have one of these bills every 30 years. The people who are concerned both from the private sector and from the City of Windsor are worried about how the bill will apply to them.

In the past, all these bills would have been debated fully. Any decisions on changing a bridge from Canada to the U.S. would have been debated fully in a committee. To ask that every five years the people who are concerned have the opportunity to be heard and to meet with a parliamentary committee to discuss their grievances is not an exaggeration. The people we have met with have asked that often in the past few weeks.

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 50 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 51 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 52 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 53 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 54 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 55 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 56 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté.

[Français]

Le sénateur Dawson : Est-ce que cela pourrait être interprété comme étant une disposition de réexamen au sens que dans cinq ans, automatiquement le projet de loi revient à la Chambre des communes et au Sénat pour fins de révision?

La présidente : Le greffier va répondre à votre question.

[Traduction]

Adam Thompson, greffier du comité : Une lecture rapide de cet article montre bien qu'il ne s'agit pas d'une disposition de réexamen. En effet, une disposition de réexamen imposerait une limite de temps ou une date limite à certaines dispositions. Il s'agit plutôt d'un examen que doit mener le ministre qui doit en faire rapport au Parlement.

Le sénateur Dawson : Comme on vient de nous le mentionner, l'étude d'un projet de loi de ce genre ne se produit qu'une fois tous les 30 ans environ. Les gens qui sont visés, tant du secteur privé que de la Ville de Windsor s'inquiètent un peu de la manière dont cette loi sera appliquée.

Dans le passé, des projets de loi de ce genre auraient donné lieu à des débats en profondeur. Toute décision relative à des modifications à un pont entre le Canada et les États-Unis aurait fait l'objet d'un débat complet au sein d'un comité. Demander que tous les cinq ans les personnes concernées puissent avoir l'occasion d'être entendues et de s'exprimer devant un comité parlementaire pour faire valoir leurs doléances n'est pas exagéré. Les gens que nous avons rencontrés ont demandé d'avoir cette possibilité à maintes reprises depuis ces dernières semaines.

All the witnesses have said they are worried about how this bill will be applied. Is there a wording that could be more forceful as far as ensuring that they get the opportunity to be heard?

[Translation]

The Chairman: If I understood you well, you are not satisfied with the fact that it is written that the fifth year the minister must complete a review of the provisions and the operation of this act?

Senator Dawson: Usually, a sunset clause would make the review mandatory.

The Chairman: We could perhaps suggest, at the third reading, that the committee review this issue.

Senator Dawson: If the committee agrees to the principle that there should be a sunset clause, since we review such bills once every 30 years, I think we should take 15 more minutes in order to develop a clear definition of what is meant by "the minister's report."

I am determined to make sure that Windsor's citizens and other owners are reassured on the fact that they will be heard in due form. I would appreciate if we could suspend the audience for a few minutes in order to study with the clerk and the department's representatives if there are ways to write such an amendment.

I agree completely with Senator Mercer. First of all, last week, Senator Mercer and I were told that a bill such as this one would appear every 30 years. I never imagined that the consideration of this bill would go so fast this morning. Second, we were also told that the pictures of Windsor that we were shown were three years old.

I just want to make sure that we will not hear again about this bill, because the Department of Transport's representatives will not want to talk about it, but before, I would like to hear the evidence of people involved.

Instead of moving an amendment at the third reading in the House, I would prefer, if the committee agrees with the principle underlying my amendment, that we take some time to study this point.

[English]

If members agree that there should be a sunset clause, we could take a few minutes now. If you do not agree, I do not mind.

Senator Tkachuk: According to this, there will be a review in five years. It is quite common.

The Chairman: That is what it says.

Tous les témoins ont exprimé une certaine inquiétude au sujet de la manière dont ce projet de loi sera appliqué. Pourrions-nous trouver une formulation qui soit beaucoup plus affirmative pour ce qui est de faire en sorte que les gens aient la possibilité de se faire entendre?

[Français]

La présidente : Si je comprends bien, le fait qu'il soit écrit qu'à la cinquième année le ministre doit effectuer un examen des dispositions de la présente loi et de son application n'est pas suffisant pour vous?

Le sénateur Dawson : Normalement une disposition de réexamen rendrait obligatoire une révision.

La présidente : On pourrait peut-être, à l'étape de la troisième lecture, proposer que le comité revoie cette question.

Le sénateur Dawson : Si le comité adopte le principe qu'il devrait y avoir une clause de révision, étant donné qu'on a des projets de loi de ce genre tous les 30 ans, on pourrait prendre 15 minutes et s'assurer d'avoir une définition claire de ce que veut dire « le rapport du ministre ».

Je veux absolument rassurer les citoyens de Windsor et les propriétaires sur le fait qu'ils seront entendus en bonne et due forme. J'aimerais que nous suspendions la séance pendant quelques minutes afin de chercher avec le greffier et les représentants du ministère s'il y a une façon de rédiger un amendement.

Je suis d'accord avec le sénateur Mercer. Premièrement, la semaine dernière le sénateur Mercer et moi nous sommes fait dire que ce projet de loi revenait tous les 30 ans. Je ne croyais pas que l'étude de ce projet de loi se ferait aussi vite ce matin. Deuxièmement, on s'est fait dire également que les photos de Windsor, qu'on nous a montrées, dataient de trois ans.

Je veux juste m'assurer qu'on ne réentendra plus parler de ce projet de loi, parce que les représentants du ministère des Transports ne voudront pas nous en parler, mais avant j'aimerais qu'on entende les témoignages des personnes concernées.

Je préférerais, plutôt que de présenter un amendement en troisième lecture devant la Chambre et si le comité est d'accord avec le principe qui sous-tend mon amendement, que l'on prenne un peu de temps pour étudier ce point.

[Traduction]

Si tout le monde s'entend pour dire qu'il devrait y avoir une disposition de réexamen, nous pourrions prendre quelques minutes dès maintenant. Si vous n'êtes pas d'accord, je n'y vois pas d'inconvénient.

Le sénateur Tkachuk : D'après la formulation actuelle, il y aura un examen dans cinq ans. C'est très courant.

La présidente : C'est ce qui est écrit.

Senator Tkachuk: The minister sends a report to Parliament. A report is given. The House of Commons committee then does a review of the bill. We just completed one on money laundering in the Banking Committee. It is a common practice that all bills are reviewed every five years.

The Chairman: It is in the bill.

Senator Dawson: If everyone agrees with the wording as it is now, I have no problems. I want to be clear that if within the first five years there are major recriminations on the part of either the cities or the partners in the project, they be heard.

The Chairman: You want them to be heard.

Senator Dawson: Yes.

Senator Tkachuk: Hopefully, you and I will still be here in five years; we will make sure of that. If this committee wants to review a particular aspect of a bill at any time, we just do it. There is no reason why this Transport Committee cannot look at any bill it wishes to do, at any time.

Senator Munson: We can review, but what practically can we do?

Senator Tkachuk: We can make amendments.

Senator Munson: The review in the bill happens during the fifth year. Nothing will happen in the third year if we see a problem.

The Chairman: Even in the third year, any time a committee sees something going wrong somewhere, it can call people to appear before the committee to see what is happening.

Senator Tkachuk: Yes, and make amendments.

Senator Dawson: We are not always sure we will have a charming chair like you, though.

The Chairman: I will not be here in three years. You can deal with another chair.

Senator Phalen: I do not see a problem with adjourning for a few minutes.

The Chairman: We can suspend the adoption. I called the law clerk to come here. We will discuss with him what we can do with this. We will suspend consideration of clause 56, and we will come back to it as soon as he is here.

Senator Tkachuk: The way the provision reads now, the minister must have a report ready for Parliament at the end of the fifth year. It is clear that he must. Once that report is completed and tabled before Parliament, that triggers all kinds of activity, both in the House of Commons and, if need be, in the Senate. It

Le sénateur Tkachuk : Le ministre doit déposer un rapport de l'examen au Parlement. Donc, un rapport est produit. Le Comité de la Chambre des communes doit ensuite faire l'étude du projet de loi. Nous venons tout juste d'en faire un sur le blanchiment d'argent au sein du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce. C'est une pratique courante que tous les projets de loi fassent l'objet d'un examen tous les cinq ans.

La présidente : C'est dans le projet de loi

Le sénateur Dawson : Si tout le monde est satisfait avec le libellé actuel, dans ce cas, je n'ai pas d'objection non plus. Je tiens seulement à m'assurer que, si d'ici cinq ans, les villes ou les partenaires du projet ont des récriminations importantes qu'ils puissent les faire entendre.

La présidente : Vous souhaitez qu'ils puissent se faire entendre.

Le sénateur Dawson : Oui.

Le sénateur Tkachuk : Avec un peu de chance, vous et moi serons encore ici, dans cinq ans, et nous allons nous en assurer. Si les membres de notre comité souhaitent examiner un aspect particulier de ce projet de loi, à quelque moment que ce soit, ils ont tout loisir de le faire. Il n'y a pas de raison pour que le Comité des transports ne puisse examiner n'importe quel projet de loi, s'il le souhaite, à quelque moment que ce soit.

Le sénateur Munson : Nous pouvons l'examiner, mais concrètement, que pouvons-nous faire?

Le sénateur Tkachuk : Nous pouvons adopter des amendements.

Le sénateur Munson : Dans le projet de loi, il est prévu que l'examen se tiendra durant la cinquième année. S'il se produisait un problème au cours de la troisième année, rien n'est prévu.

La présidente : Même au cours de la troisième année, si un comité constate que quelque chose cloche quelque part, il peut convoquer des témoins afin de s'enquérir de ce qui se passe.

Le sénateur Tkachuk : Oui, et il peut adopter des amendements.

Le sénateur Dawson : Rien ne dit qu'alors nous aurons une présidente aussi charmante que vous, cependant.

La présidente : Je ne serai plus ici dans trois ans. Mais vous vous débrouillerez avec un autre président.

Le sénateur Phalen : Je n'ai aucune objection à ce que nous suspendions la séance pour quelques minutes.

La présidente : Nous pouvons suspendre l'adoption du projet de loi. J'ai demandé que l'on appelle le juriste. Nous allons discuter avec lui de ce que nous pouvons faire avec cette question. Nous suspendrons l'étude de l'article 56, et nous y reviendrons dès qu'il sera arrivé.

Le sénateur Tkachuk : Étant donné le libellé actuel de cette disposition, le ministre doit présenter un rapport au Parlement à la fin de la cinquième année. Il est clair qu'il doit le faire. Une fois ce rapport complété et déposé au Parlement, il peut déclencher toutes sortes d'activités, tant à la Chambre qu'ici, au Sénat, le cas

triggers a parliamentary review, if members so wish. There is not much room for the minister to manoeuvre. He must complete the review, according to this.

Senator Dawson: It seems everyone agrees that that provision is in the bill and has been interpreted in that way. This is the first time I have seen it.

Senator Tkachuk: That provision is in almost all bills nowadays. Part of the problem before was that there was no review of bills put forward. Now it is not unusual. We do it all the time in the Banking Committee.

The Chairman: If there is a problem within the first five years, the committee can always ask for the minister to appear.

Senator Munson: If there is chaos in the first year of the bill and we bring the minister before us because we believe there should be an amendment, how long does it take to change things? How long is the process to amend what is now law? Is it the same laborious process we go through with most bills — months and months and months?

Senator Tkachuk: I do not know.

Senator Munson: It is one thing to talk and another actually to change things.

Senator Tkachuk: It is not unusual for any bill to have this. This is a normal practice.

Senator Munson: I know that.

Senator Tkachuk: We do the reviews and we make recommendations. In the Banking Committee, we have made several recommendations regarding for example the bankruptcy provisions and others. The minister introduces amendments to the bill as a government bill.

We do not necessarily have to do it. If there are serious issues, those are dealt with directly by the minister on behalf of the government and brought in as part of an omnibus bill or as amendments to the act. We deal with that all the time.

Senator Munson: Then I am satisfied.

Senator Tkachuk: It is pretty solid.

Senator Adams: Madam Chairman, a bill will pass and there must be a review after five years. Even though the minister introduces it, it will start all over again. That is why I have difficulty. Senator Munson said there might be a problem in a year or two. The minister has the power to say that he cannot do anything for another three years.

Senator Tkachuk: However, we can.

échéant. Le rapport peut déclencher un examen parlementaire, si tel est le désir des députés. Le ministre ne dispose pas d'une grande marge de manoeuvre. D'après cette disposition, il doit procéder à l'examen.

Le sénateur Dawson : On dirait que tout le monde est d'accord pour interpréter cette disposition du projet de loi de cette manière. Pour ma part, c'est la première fois que je tombe là-dessus.

Le sénateur Tkachuk : De nos jours, cette disposition se retrouve dans presque tous les projets de loi. Dans le passé, il n'était pas prévu de procéder à l'examen des projets de loi, et cela pouvait poser problème parfois. Aujourd'hui, c'est monnaie courante. Nous voyons cela continuellement au Comité des banques.

La présidente : Si un problème survient au cours des cinq premières années, le comité peut toujours convoquer le ministre.

Le sénateur Munson : Si durant la première année d'application du projet de loi la situation devient chaotique, et si nous invitons le ministre à comparaître parce que nous sommes persuadés qu'il faudrait modifier le projet de loi, combien de temps faudra-t-il pour faire changer les choses? Quelle est la durée du processus de modification de ce qui sera devenu une loi? Est-ce le même processus laborieux que nous suivons pour la majorité des projets de loi — c'est-à-dire des mois et des mois?

Le sénateur Tkachuk : Je l'ignore.

Le sénateur Munson : C'est une chose d'en parler, mais c'en est une autre que de faire changer les choses.

Le sénateur Tkachuk : Une disposition semblable dans un projet de loi n'a rien d'exceptionnel. C'est une pratique normale.

Le sénateur Munson : Je sais.

Le sénateur Tkachuk : Nous procédons à l'examen, et nous faisons des recommandations. Au sein du Comité des banques, nous avons fait plusieurs recommandations concernant, par exemple, les dispositions relatives à la faillite et à d'autres questions. Le ministre présente les modifications au projet de loi comme s'il s'agissait d'un projet de loi du gouvernement.

Nous n'avons pas nécessairement à le faire. S'il s'agit de questions graves, le ministre s'en occupe directement au nom du gouvernement et il propose des solutions dans le cadre d'un projet de loi omnibus ou à titre d'amendements à la loi. Nous nous occupons régulièrement de ce genre de situation.

Le sénateur Munson : Dans ce cas, je suis satisfait.

Le sénateur Tkachuk : C'est très sérieux.

Le sénateur Adams : Madame la présidente, un projet de loi est adopté et il doit faire l'objet d'un examen après cinq ans. Même si c'est le ministre qui présente une requête, le processus va reprendre depuis le début. C'est la raison pour laquelle j'ai des réticences. Le sénateur Munson a suggéré qu'il pourrait surgir un problème d'ici un an ou deux. Le ministre pourrait répondre qu'il ne peut rien entreprendre avant trois autres années.

Le sénateur Tkachuk : Cependant, nous pourrions le faire.

The Chairman: As a committee, we can.

Senator Tkachuk: That is our job. We are supposed to watch those guys.

Senator Adams: That is where I have difficulty. If there is a problem, the minister can say that he cannot deal with it for five years. He has to wait for five years.

We have to look into Bill C-62. We know it is not working. We never reviewed it. A clause in the bill says that after five years we can review it. The government never changed anything.

The Chairman: We will hear from the law clerk. He is on his way here. We will suspend discussion on clause 56 and take it up again once he is here.

Shall clause 57 carry? Senator Mercer, do you have an amendment to propose?

Senator Mercer: Yes. I have provided the clerk with copies in both languages. I move:

That Bill C-3 be amended in clause 57, on page 24, by replacing line 18 with the following:

“57. This Act does not apply”.

The Chairman: Could I have a copy of the amendment, please?

Senator Mercer: Here is the French version.

The Chairman: I can read both.

Senator Mercer: This amendment is to remove the retroactivity of the bill. Clause 57 means that the bill would apply to any proposal for construction or alteration of an international bridge or tunnel that has been submitted to the proper agency.

There is a lot of money, time and energy involved here. I am proposing that we exclude anything that is already in the system. There are a number of people who have already made applications; plans are well under way; money and time have been spent. They are on their way through the approval process.

I do not think it was the intent of this bill, or I hope it was not, to have people start the process all over again, which we all know is costly and time-consuming. That would slow down a process that takes years to get going.

I am always concerned when any legislation is retroactive. I do not think there is a need for it in this case.

The Chairman: Is there any discussion, senators?

La présidente : Effectivement, en tant que comité, nous le pourrions.

Le sénateur Tkachuk : C'est notre rôle. Nous sommes censés surveiller ce qui se passe.

Le sénateur Adams : C'est là que le bât blesse, à mon avis. S'il y a un problème quelconque, le ministre peut très bien dire qu'il ne peut s'en occuper avant cinq ans. Il peut déclarer qu'il doit attendre cinq ans.

Il faut examiner le projet de loi C-62. Nous savons qu'il ne fonctionne pas bien. Nous ne l'avons jamais réexaminé. Et pourtant, un article du projet de loi stipule qu'après cinq ans, nous pouvons le réexaminer. Le gouvernement n'y a jamais apporté quelque modification que ce soit.

La présidente : Attendons de voir ce que nous dira le juriste. Il est en route. Il suffit de suspendre l'étude de l'article 56, et de la reprendre lorsqu'il arrivera.

L'article 57 est-il adopté? Sénateur Mercer, avez-vous un amendement à proposer?

Le sénateur Mercer : Oui. J'ai remis au greffier des copies de ma motion dans les deux langues officielles. Je propose :

Que le projet de loi C-3 soit modifié, à l'article 57, à la page 24, par substitution aux lignes 16 et 17, de ce qui suit :

« 57. La présente loi ne s'applique pas aux demandes visant la construc- ».

La présidente : Puis-je avoir une copie de l'amendement, s'il vous plaît?

Le sénateur Mercer : Voici la version française.

La présidente : Je peux lire les deux versions.

Le sénateur Mercer : Cet amendement vise à éliminer la rétroactivité du projet de loi. L'article 57 signifie que le projet de loi s'appliquerait aux demandes visant la construction ou la modification d'un pont ou tunnel international qui ont été présentées à l'organisme compétent.

Il y a beaucoup d'argent, de temps et d'énergie en cause. Je propose finalement que l'on exclue tout ce qui figure déjà dans le système. Certains ont déjà soumis des demandes, les plans sont déjà bien avancés, on a déjà consacré pas mal de temps et d'argent à l'étude de ces demandes pour lesquelles le processus d'approbation est déjà enclenché.

Je ne pense pas qu'il soit dans l'intention de ce projet de loi, en tout cas, je l'espère, de faire en sorte que certains soient forcés de reprendre le processus depuis le début, sachant à quel point ce processus est coûteux et vorace en temps. Dans l'affirmative, cela ne ferait que ralentir un processus qui s'étend déjà sur plusieurs années.

Je suis toujours un peu préoccupé lorsqu'il est question d'une loi rétroactive. Je ne pense pas que ce soit utile dans le cas présent.

La présidente : Est-ce que les sénateurs aimeraient débattre de la question?

Senator Tkachuk: My view is that the way the amendment would read would mean that the new agency would not have any jurisdiction over the decision-making process of anything ongoing, which seems to me a very difficult thing, because who would have jurisdiction? It would leave a vacuum. If something is ongoing, there are decisions being made. Somebody has to make the decisions. The bill says these people will make the decisions. There is nothing wrong with that.

Senator Mercer: My argument is that some people are going through the process as it exists now, seeking approval as required without this bill. I am saying that that should continue for those projects that are currently in the system.

If this bill does pass, anything that happens after that is subject to this bill.

Senator Tkachuk: That is right.

Senator Mercer: That includes the existing approval mechanism for environmental assessment, et cetera.

Senator Tkachuk: The consultation with the City of Windsor is all in this bill.

Senator Mercer: That is right. It is done and in certain cases, the process is ongoing. There are environmental assessments.

Senator Tkachuk: Are we concerned about one project?

Senator Mercer: We are concerned with all projects.

Senator Tkachuk: Would you take away the jurisdiction over all projects that are ongoing?

Senator Mercer: No, I would take away the jurisdiction of this bill from projects already in the system. If we were to pass this bill and have Royal Assent tomorrow, starting on Thursday morning everyone who comes up with a new idea, a change, a new process, who wants to build a new bridge, becomes subject to this bill. I think that is fair.

If this bill is to pass, the bill will come into effect. Anything prior to its coming into effect should be excluded from the bill. People have made commitments and have done work on their plans in the process. I do not think it is fair that we hold up that process. How long will this delay certain projects?

Senator Tkachuk: I do not know that. You are building up speculative hypothetical questions for which no one knows the facts. It is difficult to argue.

Le sénateur Tkachuk : À mon avis, étant donné la manière dont l'amendement est rédigé, cela signifie que le nouvel organisme n'exercerait aucune autorité sur le processus de prise de décisions entourant toutes les demandes en cours, ce qui me semble une lacune, parce que, dans ce cas, qui exercerait cette autorité? Cette disposition laisserait un vide juridique. Si des demandes sont en cours, cela signifie que des décisions sont en train de se prendre. Mais il faut que quelqu'un soit responsable de cette prise de décisions. Le projet de loi stipule que ce sont ces personnes qui prendront les décisions. Je ne vois aucun problème à cela.

Le sénateur Mercer : Selon moi, certains ont déjà entamé le processus dans sa forme actuelle, ils ont demandé l'approbation tel que prévu avant l'entrée en vigueur du projet de loi. J'affirme que cela devrait continuer pour les projets qui sont déjà dans le système.

Si ce projet de loi est adopté, tout ce qui survient après son entrée en vigueur lui est assujéti.

Le sénateur Tkachuk : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Et cela comprend le mécanisme d'approbation actuel relatif aux évaluations environnementales, et ainsi de suite.

Le sénateur Tkachuk : Ce projet de loi prévoit la consultation de la Ville de Windsor.

Le sénateur Mercer : C'est exact. Cette consultation est effectuée, et dans certains cas, elle est déjà entamée. Des évaluations environnementales sont déjà entreprises.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que nous visons un projet en particulier?

Le sénateur Mercer : Nous visons tous les projets.

Le sénateur Tkachuk : Êtes-vous en faveur du retrait de la compétence pour tous les projets en cours?

Le sénateur Mercer : Non, je suis favorable à l'idée du retrait de la compétence de ce projet de loi sur les projets qui sont déjà dans le système. Si nous devons adopter ce projet de loi et obtenir la sanction royale demain, à partir de mardi matin, tous ceux qui présentent une nouvelle idée, une modification, un nouveau processus, tous ceux qui souhaitent la construction d'un nouveau pont, seraient assujettis à ce projet de loi. Je trouve que c'est juste.

Si ce projet est adopté, il entrera en vigueur. Toutes les demandes présentées avant sa prise d'effet ne devraient pas être assujetties à ce projet de loi. Certains ont pris des engagements et ont travaillé sur des plans qui sont en cours d'examen. Je ne pense pas que ce serait juste de mettre un terme à ce processus. De combien de temps pensez-vous que cela risque de retarder certains projets?

Le sénateur Tkachuk : Je n'en ai pas la moindre idée. Vous échafaudez des questions purement hypothétiques pour lesquelles personne n'a de réponse. C'est difficile d'en discuter.

I can argue common sense. It seems to me that when you establish a new authority, it would have the legal authority to handle the ongoing business of borders and security, whether that process has started or not started. It does not make sense to leave a vacuum simply because you have a new bill.

All this clause does is ensure that there is no vacuum in the jurisdiction, and there should not be any vacuum.

Senator Mercer: I do not think my amendment provides a vacuum.

Senator Tkachuk: It does.

Senator Mercer: It does not, because there are existing rules now. The existing rules apply for those items that are currently in the system. Any new ideas and initiatives are subject to the new provisions. There is no vacuum there.

Senator Tkachuk: There are certain provisions that the members from the City of Windsor wish to have in this bill that are now in this bill. There is a reason for that. They wanted to ensure that there was a consultation process, which this bill ensures, with the City of Windsor.

The members of the House have said that they agree unanimously with this bill if it is brought back without substantial amendments. All the political parties in the House of Commons are in total agreement. This amendment would jeopardize that.

Senator Dawson: We were told repeatedly during committee meetings that projects are going on; environmental studies are being done. One example is the parallel building at the Ambassador Bridge, which is subject now to environmental studies. We were told repeatedly that will continue.

Senator Mercer is proposing that we make it clear in the bill that this bill does not apply to those projects that are subject now to environmental assessment. I clearly agree that all the security measures apply. However, if there is a project that is ahead of others, it would not be fair to say that as of now we are starting at zero with a level playing field. That is not what we were told at committee. I agree with Senator Mercer. I want to be sure that, as was said during committee, projects that are ahead and that are undergoing the process of environmental studies by the province should not be affected. As I read it, the amendment would protect what has been done already.

Senator Tkachuk: Clause 57 is exactly the same as proposed section 172.03 contained in Bill C-44, the previous bill, so nothing changes.

Mais je peux simplement faire valoir le bon sens. Il me semble qu'en établissant un nouveau droit de regard, il est normal qu'il s'exerce sur la gestion des affaires courantes entourant les frontières et la sécurité, que ce processus ait déjà démarré ou non. Ce n'est pas logique de créer un vide juridique simplement parce que l'on a adopté un nouveau projet de loi.

Finalement, cet article vise uniquement à éviter la création d'un vide juridique du point de vue du champ d'application, parce qu'il faut éviter cela.

Le sénateur Mercer : Je ne pense pas que mon amendement crée un vide juridique.

Le sénateur Tkachuk : Oui, il en crée un.

Le sénateur Mercer : Non c'est faux, parce qu'il existe déjà des règles. Les règles existantes s'appliquent aux éléments déjà entrés dans le système. Toutes les nouvelles idées et les nouvelles initiatives sont assujetties aux nouvelles dispositions. Je ne vois pas où est le vide dans ces circonstances.

Le sénateur Tkachuk : Les représentants de la Ville de Windsor souhaitaient que certaines dispositions soient adoptées, et il se trouve qu'elles figurent dans ce projet de loi. Il y a une raison à cela. En effet, ces représentants souhaitaient la mise en place d'un processus de consultation, un processus qui est justement prévu dans ce projet de loi, avec la Ville de Windsor.

Les députés de la Chambre ont déclaré qu'ils approuvaient ce projet de loi à l'unanimité dans la mesure où il leur reviendrait sans qu'on y ait apporté de modifications sur le fond. Tous les partis politiques de la Chambre des communes sont unanimes. Cet amendement risque de compromettre cet accord unanime.

Le sénateur Dawson : On nous a répété à maintes occasions durant les réunions du comité que des projets sont déjà en cours et que des études environnementales sont effectuées en ce moment. L'un des exemples donnés est celui de la construction en parallèle du pont Ambassador, qui est actuellement à l'étape des études environnementales. On nous a souvent répété que ces études vont se poursuivre.

Le sénateur Mercer propose que nous établissions clairement dans le projet de loi que ce dernier ne s'applique pas aux projets qui font déjà l'objet d'une évaluation environnementale. Je reconnais que toutes les mesures de sécurité s'appliquent. Cependant, si un projet a déjà pris de l'avance par rapport aux autres, il me semble que ce n'est pas juste d'affirmer qu'à partir de maintenant, il faut repartir de zéro afin que tous se retrouvent sur un pied d'égalité. Ce n'est pas ce que les témoins ont dit devant le comité. Je suis d'accord avec le sénateur Mercer. Je tiens à m'assurer que, conformément à ce qui a été dit durant les réunions du comité, tous les projets qui sont déjà entamés et qui sont à l'étape de l'étude environnementale par la province ne devraient pas être affectés. Selon mon interprétation, l'amendement viserait à protéger ce qui a déjà été entrepris.

Le sénateur Tkachuk : L'article 57 dit exactement la même chose que le projet d'article 172.03 dans le projet de loi C-44, l'ancien projet de loi, donc il n'y a rien de changé.

Senator Dawson: I am not the lawyer here, but there are also amendments to that bill that say, as of now, people cannot sell their bridges without the permission of the government, and that was not in Bill C-44.

Senator Tkachuk: We do not have an amendment to that effect. We have an amendment on clause 57.

Senator Dawson: You can understand that for the people concerned that there is a major change in this bill. This provision will mean that the work they have invested in preparing their project will be respected. That is what we were told.

The Chairman: Clause 57 is the same clause that appeared in Bill C-44. That is what I hear from Senator Tkachuk.

Senator Mercer: That does not make it right, Madam Chair.

Senator Dawson: It does not mean we would not have amended it at that time. A year and a half has passed since then, and a lot of work has been done on projects. Are we saying that all those projects start over at zero? If that is the case, it is certainly different from what we were told in committee. Again, submit it to a vote of the committee.

Senator Tkachuk: No one is saying that.

Senator Mercer: Currently, clause 57 says the following:

For greater certainty, this Act applies in respect of any proposal for the construction or alteration of an international bridge or tunnel that has been submitted to any department, agency or regulatory authority of the Government of Canada before the coming into force of this section.

That clause says that the bill applies to what is already in the system. We are saying that what is already in the system should be subjected to the current regulations, the current approval process that is in place and that has served us well for many years. This amendment says that the bill should apply to all new projects and proposals but not the ones that are already in the system. The system and the approval process that are in place should apply. We are not asking for the approval process to be removed. We are asking for the current approval process to continue. If we go with the current wording, it means that those people have to start all over again, and we have heard testimony, as Senator Dawson said, that there is at least one major project and probably other small ones that I cannot recall in the system and starting them over would cost a lot of money and time.

Le sénateur Dawson : Je ne suis pas juriste, mais certains amendements à ce projet de loi stipulent qu'à compter de l'entrée en vigueur, les parties prenantes ne peuvent pas vendre leurs ponts sans la permission du gouvernement, et cette disposition ne figurait pas dans le projet de loi C-44.

Le sénateur Tkachuk : Nous n'avons pas d'amendement à cet effet. Nous avons un amendement à l'article 57.

Le sénateur Dawson : Vous comprenez sûrement que pour les parties concernées, cela représente un changement majeur dans ce projet de loi. Parce que cette disposition signifie que le travail déjà réalisé pour faire l'élaboration de leur projet sera respecté. C'est ce que l'on nous avait dit.

La présidente : L'article 57 est le même article que celui qui figurait dans le projet de loi C-44. C'est ce qu'affirme le sénateur Tkachuk.

Le sénateur Mercer : Madame la présidente, cela ne règle pas le problème.

Le sénateur Dawson : Cela ne signifie pas que nous ne l'aurions pas modifié à l'époque. Il s'est écoulé un an et demi depuis lors, et beaucoup de travail a été accompli sur divers projets. Sommes-nous en train de dire que tous ces projets doivent repartir à zéro? C'est le cas, ce n'est pas ainsi que les choses nous ont été présentées lors des réunions du comité. Comme je l'ai déjà mentionné, je voudrais soumettre cette question au vote.

Le sénateur Tkachuk : Personne ne dit cela.

Le sénateur Mercer : Pour le moment, l'article 57 stipule ce qui suit :

Il est entendu que la présente loi s'applique aux demandes visant la construction ou la modification d'un pont ou tunnel international qui ont été présentées à un ministère ou organisme fédéral avant l'entrée en vigueur du présent article.

Cet article dit clairement que le projet de loi s'applique aux projets qui sont déjà dans le système. Nous disons que ce qui est déjà dans le système devrait être assujéti aux règlements en vigueur, au processus d'approbation qui est en place et qui donne de bons résultats depuis de nombreuses années. Cet amendement stipule que le projet de loi devrait s'appliquer à tous les nouveaux projets et à toutes les nouvelles demandes, sauf à ceux qui sont déjà dans le système. Le système et le processus d'approbation qui sont en place devraient s'appliquer. Nous ne demandons pas le retrait du processus d'approbation actuel. Nous demandons seulement que ce processus d'approbation actuel se poursuive. Si nous adoptons le libellé actuel, cela signifie que les parties prenantes devront recommencer le processus depuis le début, et nous avons entendu des témoignages, comme vient de le faire remarquer le sénateur Dawson, comme quoi au moins un projet de grande envergure et probablement quelques projets de moindre importance, dont je ne me souviens pas, seraient déjà dans le système, et les reprendre depuis le début entraînerait des coûts importants du point de vue financier et du temps.

Senator Tkachuk: We have no evidence of that; no one submitted any evidence of that. As far as I am aware, no authority has been given for a new bridge anywhere.

Senator Mercer: Yes, there has been a presidential warrant on the American side.

Senator Tkachuk: Senator Mercer, we are a sovereign country, and we get to decide about what is built on our side of the bridge, not the Americans.

Senator Mercer: I agree with that.

Senator Tkachuk: I am not convinced and I do not think we had any evidence here from the Americans that they had approved the bridge on the other side. We are not sure of the bridge on the American side, and we are a sovereign country and we get to decide whether that bridge is built on our side of the border, not the Americans.

Senator Mercer: You will not find me disagreeing with you that we do set the rules. The approval process for a border crossing does involve getting approval on both sides of the border. We regulate what happens on this side of the border. I am relating the fact that we did see evidence in a letter that was circulated from an American regulatory agency, whose name I cannot remember, which referred to a presidential warrant for the Ambassador Bridge. That is inconsequential, but interesting.

What is consequential is the fact that the process on this side of the border is well underway, and my understanding is that the Ambassador Bridge people are in the final stages, and the environmental assessment study is one of the final hurdles that needs to be overcome.

If we leave this bill as it reads — “this Act applies” — they are back to square one and have to start over.

Senator Stratton: Question.

Senator Tkachuk: We have an amendment.

The Chairman: Do you agree with the amendment?

Senator Tkachuk: No.

Senator Stratton: No.

The Chairman: Will we take a vote?

Mr. Thompson: The Honourable Senator Bacon?

The Chairman: No.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Adams?

Senator Adams: No.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Champagne?

Senator Champagne: No.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Dawson?

Le sénateur Tkachuk : Nous n'avons aucune preuve de ce que vous avancez; personne n'a livré de témoignage à cet effet. À ce que je sache, aucune approbation n'a été délivrée pour la construction d'un nouveau pont, où que ce soit.

Le sénateur Mercer : Oui, on a accordé un permis présidentiel du côté américain.

Le sénateur Tkachuk : Sénateur Mercer, nous sommes un pays souverain, et c'est à nous qu'il appartient de décider ce qui peut être construit de notre côté du pont, et pas aux Américains.

Le sénateur Mercer : Je suis d'accord avec vous.

Le sénateur Tkachuk : Je ne suis pas convaincu, et d'ailleurs je ne pense pas que les Américains nous aient donné des assurances qu'ils ont approuvé la construction du pont de leur côté. Nous ne savons pas exactement à quoi nous en tenir en ce qui a trait au pont du côté américain, mais nous sommes un pays souverain, et c'est nous qui déciderons de la construction de ce pont de notre côté de la frontière, et pas les Américains.

Le sénateur Mercer : Il est évident que je ne vais pas vous contredire en ce qui concerne le fait que nous fixons les règles. Le processus d'approbation pour un passage frontalier exige l'approbation des deux côtés de la frontière. Nous réglementons ce qui se passe de notre côté. Je disais simplement que nous avons pu prendre connaissance de certains éléments figurant dans une lettre ayant été distribuée par un organisme réglementaire américain, dont j'ai oublié le nom, mais cette lettre faisait allusion à un permis présidentiel relativement au pont Ambassador. C'est sans conséquence, mais néanmoins intéressant.

Ce qui risque d'entraîner des conséquences, en revanche, c'est le fait que le processus de notre côté de la frontière est déjà bien avancé, et je crois comprendre que les promoteurs du pont Ambassador sont arrivés aux étapes finales, et que l'étude environnementale est l'un des derniers obstacles à surmonter.

Si nous laissons ce projet de loi dans son libellé actuel — « la présente loi s'applique » — les promoteurs se retrouvent à la case départ, et devront reprendre tout le processus depuis le début.

Le sénateur Stratton : Le vote.

Le sénateur Tkachuk : Nous avons un amendement.

La présidente : Êtes-vous d'accord avec cet amendement?

Le sénateur Tkachuk : Non.

Le sénateur Stratton : Non.

La présidente : Souhaitez-vous que nous procédions au vote?

M. Thompson : L'honorable sénateur Bacon?

La présidente : Non.

M. Thompson : L'honorable sénateur Adams?

Le sénateur Adams : Non.

M. Thompson : L'honorable sénateur Champagne?

Le sénateur Champagne : Non.

M. Thompson : L'honorable sénateur Dawson?

Senator Dawson: Yes.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Johnson?

Senator Johnson: No.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Mercer?

Senator Mercer: Yes.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Munson?

Senator Munson: Yes.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Phalen?

Senator Phalen: Yes.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Stratton?

Senator Stratton: No.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Tkachuk?

Senator Tkachuk: No.

Mr. Thompson: The Honourable Senator Zimmer?

Senator Zimmer: Yes.

Mr. Thompson: Yeas, 5; nays, 6; abstentions, none.

The Chairman: The amendment did not carry. Shall clause 57 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 58 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 59 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 60 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall the schedule carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

We will go back to clause 56, which states:

A review of the provisions and the operation of this Act must be completed by the Minister during the fifth year after this section comes into force.

What happens if we need to do a review prior to that? The senators were wondering if we could review.

Le sénateur Dawson : Oui.

M. Thompson : L'honorable sénateur Johnson?

Le sénateur Johnson : Non.

M. Thompson : L'honorable sénateur Mercer?

Le sénateur Mercer : Oui.

M. Thompson : L'honorable sénateur Munson?

Le sénateur Munson : Oui.

M. Thompson : L'honorable sénateur Phalen?

Le sénateur Phalen : Oui.

M. Thompson : L'honorable sénateur Stratton?

Le sénateur Stratton : Non.

M. Thompson : L'honorable sénateur Tkachuk?

Le sénateur Tkachuk : Non.

M. Thompson : L'honorable sénateur Zimmer?

Le sénateur Zimmer : Oui.

M. Thompson : L'amendement est rejeté par 6 voix contre 5; aucune abstention.

La présidente : L'amendement n'est pas adopté. L'article 57 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 58 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 59 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 60 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'annexe est-elle adoptée?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. L'article 1 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté. Le titre est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Adopté.

Nous allons revenir en arrière à l'article 56, qui stipule :

Au cours de la cinquième année qui suit l'entrée en vigueur du présent article, le ministre effectue un examen des dispositions de la présente loi et de son application.

Que se passera-t-il si on souhaite effectuer un examen avant la fin de cette période? Les sénateurs se demandaient si nous pourrions effectuer un examen.

Michel Patrice, Parliamentary Counsel, Legal Services, Senate of Canada: The bill provides that the minister will do a review of this act and will cause a report to be laid before each House of Parliament within the first fifteen sitting days after the report is done.

The question, I think, relates to whether a committee of either House can do a review of the operation of this act. Do I understand the question correctly? There are committees of each House; each House can provide a mandate to each of their committees, if they wish to do so.

Obviously, you do not have to wait for a report to be laid if you want to undertake a review of any act of Parliament or operation of a department or so on. You need an order of reference from the Senate should you want to undertake such a review.

It does happen in certain acts that parliamentary review by a committee of either House can appear after a certain period of time. It does exist in certain acts where the parliamentary review is provided in the act. That being said, it does not stop you from seeking an order of reference from your chamber to undertake a review.

Does that answer your question?

Senator Mercer: Are you saying that if we wanted we could put in another review process? How extensive a review does that have to be? It says here that the minister must cause a report and the results of the review to be laid before each House of Parliament. However, it does not really talk about how extensive that report is and, with all due respect to the people at the Department to Transport, that could be a fairly cursory review as opposed to a detailed review that perhaps a parliamentary committee might want to see.

Are there ways of strengthening this to ensure that any reviews by the department and by the minister be extensive as opposed to cursory?

Mr. Patrice: You are right you do not know what the report will include in terms of the review done by the minister. Is there a way to provide for an extensive review, or could you amend the bill by saying that the report shall include, and then a list of requirements of what the report may contain? Yes, you could do that. You could propose an amendment but you would need to know exactly what you wanted in terms of the report. I do not know if you had an answer regarding what the minister thinks the report should include.

The Chairman: Any time a committee wants to have a review of the application of a bill, the committee can have terms of reference and ask for the minister to appear before the committee and study the situation.

Mr. Patrice: Yes, that is within your power.

The Chairman: We do not need to amend clause 56 to do that.

Michel Patrice, conseiller parlementaire, Services juridiques, Sénat du Canada : Le projet de loi prévoit que le ministre effectuera un examen de cette loi et qu'il fera déposer un rapport de cet examen devant chaque Chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant l'établissement du rapport.

À ce qu'il me semble, la question est de déterminer si l'une ou l'autre des deux Chambres peuvent effectuer un examen de l'application de cette loi. Ai-je bien compris la question? Les deux Chambres ont des comités, et chacune peut confier un mandat à chacun de ses comités, si elle le souhaite.

Évidemment, il n'est pas nécessaire d'attendre le dépôt d'un rapport avant d'entreprendre l'examen de quelque loi que ce soit du Parlement ou du fonctionnement d'un ministère ou de quoi que ce soit d'autre. Il suffit d'un ordre de renvoi du Sénat pour pouvoir entreprendre un tel examen.

Il arrive que l'on ait prévu dans certaines lois la tenue d'un examen parlementaire par un comité des deux Chambres après un certain laps de temps. Cette disposition relative à la tenue d'un examen parlementaire est présente dans certaines lois. Ceci dit, cette disposition ne vous empêche nullement d'obtenir un ordre de renvoi de votre Chambre en vue d'effectuer un examen.

Est-ce que cela répond à votre question?

Le sénateur Mercer : Est-ce que vous voulez dire que si nous le souhaitions, nous pourrions entreprendre un autre processus d'examen? Quelle est la portée de cet examen? Il est stipulé dans le projet de loi que le ministre doit déposer un rapport de l'examen devant chaque Chambre du Parlement. Toutefois, on ne précise pas vraiment l'ampleur de ce rapport et, avec tout le respect dû aux fonctionnaires du ministère des Transports, il pourrait s'agir d'un examen très superficiel, plutôt que d'un examen aussi détaillé que pourrait souhaiter effectuer un comité parlementaire.

Existe-t-il des moyens de faire en sorte que tous les examens effectués par le ministère et par le ministre soient importants plutôt que superficiels?

M. Patrice : Vous avez raison, vous ignorez en quoi consistera le rapport du point de vue du contenu de l'examen effectué par le ministre. Existe-t-il un moyen de prévoir un examen important ou pourriez-vous modifier le projet de loi en disant que le rapport doit inclure certains critères et faire suivre la liste de ces critères? Oui, vous pourriez le faire. Vous pourriez proposer un amendement, mais pour cela il faut que vous sachiez exactement ce que vous souhaitez voir inclus dans le rapport. Je ne sais pas si vous avez obtenu une réponse concernant ce que le ministre pense que ce rapport devrait inclure.

La présidente : Chaque fois qu'un comité souhaite effectuer un examen de l'application d'un projet de loi, le comité n'a qu'à fixer le cadre de référence et à demander au ministre de comparaître devant le comité afin d'étudier la situation.

M. Patrice : Oui, c'est en votre pouvoir.

La présidente : Il n'est pas nécessaire de modifier l'article 56 pour obtenir ce résultat.

Mr. Patrice: You do not need a provision in an act that provides for such a review should the Senate decide to provide to one of its committees an extensive order of reference.

The Chairman: Thank you.

Honourable senators, shall clause 56 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Is it agreed that this bill be adopted as amended?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Does the committee wish to consider appending observations to the report? You already have a copy of the observations. Are there any comments on the observations, senators?

Senator Mercer: The only comment I would have, chair, is that it would have been nice to have the observations a little in advance so we could read them and think it through.

The Chairman: We were still working on them yesterday, Senator Mercer.

Senator Mercer: I appreciate that.

The Chairman: It is the same thing for the amendments.

Senator Mercer: I appreciate that as well, although notice was given and I just think it would be nice to have a little more time. I am not objecting, I am just commenting on the process.

The Chairman: Are there any other comments, honourable senators?

Senator Tkachuk: I move the observations.

The Chairman: It is moved by the Honourable Senator Tkachuk that we table the observations. Is it agreed that I report this bill, as amended, with the observations to the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Thank you, honourable senators.

The committee adjourned.

M. Patrice: Il n'est pas nécessaire qu'une loi comporte une disposition stipulant qu'un tel examen doit être fait si le Sénat décide d'adopter un important ordre de renvoi et de le confier à l'un de ses comités.

La présidente: Merci.

Honorables sénateurs, l'article 56 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Le projet de loi modifié est-il adopté?

Des voix: D'accord.

La présidente: Le comité souhaite-t-il étudier les observations annexées au rapport? Vous avez déjà reçu copie des observations. Les honorables sénateurs ont-ils des commentaires à formuler au sujet de ces observations?

Le sénateur Mercer: Le seul commentaire que j'aurais, madame la présidente, c'est que j'aurais apprécié recevoir ces observations un peu à l'avance pour avoir le temps de les lire et d'y réfléchir.

La présidente: Nous étions encore à travailler dessus hier, sénateur Mercer.

Le sénateur Mercer: Je comprends bien.

La présidente: Et c'est la même chose pour les amendements.

Le sénateur Mercer: Je comprends cela aussi, même si nous en avons été informés, mais je pense tout de même qu'il aurait été agréable de disposer d'un peu plus de temps. Je ne fais aucune objection, je me contente de faire un commentaire sur le processus.

La présidente: Les honorables sénateurs souhaitent-ils faire d'autres commentaires?

Le sénateur Tkachuk: Je propose le dépôt des observations.

La présidente: Il est proposé par l'honorable sénateur Tkachuk de déposer les observations. Puis-je faire rapport du projet de loi modifié au Sénat, avec les observations?

Des voix: D'accord.

La présidente: Je vous remercie, honorables sénateurs.

La séance est levée.

ay, December 12, 2006:

port Canada:

Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure
Programs.

Le mardi 12 décembre 2006 :

Transports Canada :

Evelyn Marcoux, directrice générale, Programmes des
infrastructures terrestres.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Tuesday, November 28, 2006:

Canadian Transit Company:

Dan Stamper, President;

Skip McMahon, Executive Director of External Affairs.

Centra Inc.:

Matthew Moroun, Vice-Chairman.

Tuesday, December 5, 2006:

Teamsters Canada:

Phil Benson, Lobbyist.

Wednesday, December 6, 2006:

Transport Canada:

Evelyn Marcoux, Director General, Surface Infrastructure Programs;

Brian E. Hicks, Director, Bridge Policy and Programs;

Alain Langlois, Counsel, Legal Services;

Kaarina Stiff, Environmental Assessment Project Manager, Surface Infrastructure Programs.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Le mardi 28 novembre 2006 :

Canadian Transit Company :

Dan Stamper, président;

Skip McMahon, directeur général des affaires extérieures.

Centra Inc. :

Matthew Moroun, vice-président.

Le mardi 5 décembre 2006 :

Syndicat des Teamsters Canada :

Phil Benson, lobbyiste.

Le mercredi 6 décembre 2006 :

Transports Canada :

Evelyn Marcoux, directrice générale, Programmes d'infrastructures terrestres;

Brian E. Hicks, directeur, Politiques et programmes des ponts;

Alain Langlois, avocat, Services juridiques;

Kaarina Stiff, gestionnaire de projet, évaluation environnement Programmes des infrastructures terrestres.

(Suite à la page précédente)





First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006-07

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Wednesday, January 31, 2007
Tuesday, February 6, 2007
Wednesday, February 7, 2007

Issue No. 7

Eighth, ninth and tenth meetings on:
The containerized freight traffic handled
by Canada's ports

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006-2007

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :
L'honorable LISE BACON

Le mercredi 31 janvier 2007
Le mardi 6 février 2007
Le mercredi 7 février 2007

Fascicule n° 7

Huitième, neuvième et dixième réunions concernant :
Le trafic du fret conteneurisé manutentionné
par les ports du Canada

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Champagne, P.C.	(or Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hervieux-Payette	Munson
(or Tardif)	Phalen
Johnson	Zimmer

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Trenholme Counsell substituted for that of the Honourable Senator Munson (*January 29, 2007*).

The name of the Honourable Senator Munson substituted for that of the Honourable Senator Trenholme Counsell (*February 1, 2007*).

The name of the Honourable Senator Carstairs, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Zimmer (*February 5, 2007*).

The name of the Honourable Senator Fairbairn, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Carstairs, P.C. (*February 6, 2007*).

The name of the Honourable Senator Meighen substituted for that of the Honourable Senator Eyton (*February 6, 2007*).

The name of the Honourable Senator Zimmer substituted for that of the Honourable Senator Fairbairn, P.C. (*February 8, 2007*).

The name of the Honourable Senator Eyton substituted for that of the Honourable Senator Meighen (*February 12, 2007*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Champagne, C.P.	(ou Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hervieux-Payette	Munson
(ou Tardif)	Phalen
Johnson	Zimmer

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Trenholme Counsell est substitué à celui de l'honorable sénateur Munson (*le 29 janvier 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Munson est substitué à celui de l'honorable sénateur Trenholme Counsell (*le 1^{er} février 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Carstairs, C.P. est substitué à celui de l'honorable sénateur Zimmer (*le 5 février 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Fairbairn, C.P. est substitué à celui de l'honorable sénateur Carstairs, C.P. (*le 6 février 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Meighen est substitué à celui de l'honorable sénateur Eyton (*le 6 février 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Zimmer est substitué à celui de l'honorable sénateur Fairbairn, C.P. (*le 8 février 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Eyton est substitué à celui de l'honorable sénateur Meighen (*le 12 février 2007*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, January 31, 2007
(22)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:17 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Eyton, Johnson, Mercer, Phalen, Trenholme Counsell and Zimmer (8).

Other senator present: The Honourable Senator Cowan (1).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESS:

As an individual:

Dr. Mary Brooks, Professor, William A. Black Chair of Commerce, Dalhousie University.

Dr. Brooks made an opening statement and answered questions.

At 7:38 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, February 6, 2007
(23)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:32 a.m., in room 257, East Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Carstairs, P.C., Champagne, P.C., Dawson, Mercer, Munson, Phalen and Tkachuk (9).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 31 janvier 2007
(22)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 17, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Eyton, Johnson, Mercer, Phalen, Trenholme Counsell et Zimmer (8).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Cowan (1).

Également présents : De la Bibliothèque du Parlement : Allison Padova et Terrence Thomas, analystes.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son examen du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

À titre personnel :

Mme Mary Brooks, professeure, chaire du commerce William A. Black, Université Dalhousie.

Mme Brooks fait une déclaration d'ouverture puis répond aux questions.

À 19 h 38, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 6 février 2007
(23)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Carstairs, C.P., Champagne, C.P., Dawson, Mercer, Munson, Phalen et Tkachuk (9).

Également présents : De la Bibliothèque du Parlement, Allison Padova et Terrence Thomas, analystes.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son examen du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

WITNESS:

Regina Regional Economic Development Authority:

Clare Kirkland, Director of Strategic Development.

Mr. Kirkland made an opening statement and answered questions.

At 10:25 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, February 7, 2007

(24)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Champagne, P.C., Dawson, Merchant, Meighen, Munson, Phalen and Tkachuk (8).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

Port of Montreal:

Dominic J. Taddeo, President and Chief Executive Office;

Jean-Luc Bédard, Vice-President, Operations and Harbour Master;

Robert Masson, Vice-President, Marketing and Development.

Mr. Taddeo made an opening statement and answered questions.

At 7:55 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

TÉMOIN :

Regina Regional Economic Development Authority :

Clare Kirkland, directeur du développement stratégique.

M. Kirkland fait une déclaration d'ouverture puis répond aux questions.

À 10 h 25, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 7 février 2007

(24)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 15 dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Champagne, C.P., Dawson, Merchant, Meighen, Munson, Phalen et Tkachuk (8).

Aussi présents : De la Bibliothèque du Parlement : Allison Padova et Terrence Thomas, analystes.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son examen du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Port de Montréal :

Dominic J. Taddeo, président-directeur général;

Jean-Luc Bédard, vice-président, Opérations, et capitaine du port;

Robert Masson, vice-président, Marketing et développement.

M. Taddeo fait une déclaration d'ouverture puis répond aux questions.

À 19 h 55, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, January 31, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:17 p.m. to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[English]

The Chairman: Honourable senators, I call the meeting to order. Your steering committee had a meeting yesterday and we worked on the work plan for the coming weeks. You have already received notices of the meetings, and I am pleased also to announce that on February 21 the Minister of Transport from Nova Scotia will be here to meet with the committee on the study on containers.

We feel that we can table our final report by the fall of 2007, by the end of the year, and we have sent a letter to the Assistant Deputy Minister of Transport. As you remember, they told us they would prepare some studies to be sent to us, so we have requested that the department send the studies and they will be available soon and distributed to all of you.

We also asked Minister Oda to meet with us concerning the study on Canadian media that was tabled by this committee.

On our legislative agenda we have Bill C-11, which is out of the committee of the House of Commons and should be sent to us soon. That is part of our agenda.

Tonight we have as our witness Dr. Mary Brooks, Professor and Chair of the Faculty of Commerce at Dalhousie University. Welcome to our committee, Professor Brooks; we are pleased that you accepted our invitation to meet with us.

Dr. Mary Brooks, Professor, William A. Black Chair of Commerce, Dalhousie University, as an individual: Thank you very much. I thought I would start by building a picture based on shipper requirements of the transportation system, and then what carriers do in response to that, so that you have the perspectives of both the buyer and the seller of transportation services. Each has an impact on terminal operators and how they choose to supply infrastructure to deliver trade from the rest of the world to Canada and Canada's trade out. Those perspectives then will build into a few minutes on how industry has responded to the global changes in container trade and a few minutes on expectations.

I thought that would set the scene for questions on a couple of different areas. One possibility would be infrastructure investment and the role of government. My colleagues and I at Dalhousie have now completed two studies on short sea shipping and its role

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 31 janvier 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 17, pour étudier en vue d'en faire rapport la question du trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, ceux de la côte est et ceux du centre du Canada, des principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et des politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

La présidente : Honorables sénateurs, la séance est ouverte. Le comité de direction s'est réuni hier et s'est penché sur le plan de travail des prochaines semaines. Vous avez déjà reçu les avis de convocation. J'ai aussi l'honneur de vous annoncer que le ministre des Transports de la Nouvelle-Écosse viendra nous rencontrer le 21 février au sujet de l'étude sur le transport par conteneurs.

Nous croyons qu'il sera possible de déposer notre rapport final d'ici la fin de l'année 2007. Nous avons écrit au sous-ministre adjoint des Transports. Comme vous le savez, on nous avait dit que des études seraient effectuées et nous seraient envoyées. Nous avons donc demandé au ministère de nous les faire parvenir; elles seront disponibles très bientôt et vous seront distribuées à tous.

Nous avons aussi invité la ministre Oda à venir nous rencontrer au sujet de l'étude des médias canadiens que nous avons déjà déposée.

Au programme législatif, nous avons le projet de loi C-11, qui n'est plus entre les mains du comité de la Chambre des communes et qui devrait nous être renvoyé sous peu. C'est prévu.

Ce soir, nous entendrons Mme Mary Brooks, professeure et titulaire d'une chaire à la Faculté de commerce de l'Université Dalhousie. Je vous souhaite la bienvenue, madame Brooks. Nous sommes heureux que vous ayez accepté notre invitation.

Mary Brooks, professeure, chaire du commerce William A. Black, Université Dalhousie, à titre personnel : Je vous remercie beaucoup. Je vais d'abord vous dresser un portrait d'ensemble des besoins des expéditeurs concernant le système de transport et ensuite de la façon dont les transporteurs y répondent. Ainsi, vous aurez les points de vue des vendeurs et des acheteurs de services de transport. Les deux parties agissent sur les opérateurs de terminaux et leur façon de mettre à leur disposition les infrastructures nécessaires afin de bien gérer les importations et les exportations au Canada. Par la suite, je prendrai quelques minutes pour vous parler de l'adaptation de l'industrie aux changements mondiaux sur le marché des conteneurs, et je terminerai par un court exposé sur les attentes.

Pour les questions, j'ai pensé qu'il serait bon de déterminer quelques domaines au préalable. Une possibilité serait les investissements dans les infrastructures et le rôle du gouvernement. Mes collègues de l'Université Dalhousie et

as part of this; that is a second possibility. Last year, when I was working at George Mason University, I completed some research work on maritime container security. That is a third possibility. I feel comfortable taking questions in any of those areas, depending on your wishes.

I will start with how shippers choose carriers because that is the baseline. Manufacturers make decisions on how they will get their product to market or supplies into North America. Those decisions are made on criteria that differ by trade lane. Depending on the route, the decisions can be quite different. They all involve a trade-off between the price of the service and the transit time of the service, but on some routes there are no differences in perceptions of suppliers, so the business available for carriers will be split over a number of carriers.

Some shippers are a little concerned about terminals not working properly or delay or security issues and may decide to split their business over a number of different operators in order to mitigate what they would call route risk. Route risk is a big factor right now in the Los Angeles-Long Beach access to the North American continent, so it is something we need to think about.

This price-transit time trade-off that shippers make has meant that Halifax has been able to pick up premium end cargo destined for Chicago in competition with a lower price over the Montreal corridor. The majority of cargo coming from Europe, for example, might decide that they will use the Montreal corridor but the high end part will move over Halifax.

I have said that price, service and delivery are all important. Transit time reliability is the other key factor in today's global marketplace. Shippers are prepared to pay for security on that transit time, in particular the shippers who are shipping high value cargo. These shippers are making the decisions and carriers have to respond. Carriers have a different response, generally speaking, depending on the trade lane.

To understand what carriers are thinking, though, their primary purpose is to maximize the use of their assets. They will try to extract the maximum revenue they can get out of the assets they have in play. To do that, companies like Maersk have been going to larger vessels to get economies of scale. Companies like CN need their locomotives and their track to be in use in order to earn revenue, and their focus is to minimize the cost per route mile. This combination of everyone trying to make the most of their assets means they will configure their networks and their service patterns to maximize their share of the profitable part of the market. They will minimize the route miles to try to do so, and they will apply pressure on government to assist. In the United States, they are pressuring government to help them relocate track in order to shorten the route miles and compete with Canadian corridors. The end

moi-même venons de terminer deux études sur le transport maritime à courte distance et sur le rôle qu'il joue; c'est une deuxième possibilité. En outre, l'an dernier, j'ai mené à bien un travail de recherche sur la sûreté maritime des conteneurs lorsque je travaillais à l'Université George Mason. Je suis donc disposée à répondre à des questions dans ces domaines, si vous le souhaitez.

Je commence donc par le début : le choix des transporteurs par les exportateurs. Les fabricants décident comment leurs produits seront acheminés sur les marchés en Amérique du Nord en se basant sur des critères qui varient selon le couloir commercial emprunté. Les choix peuvent être très différents suivant l'itinéraire. Il y a toujours un compromis à faire entre le coût du service et le temps de transport. Cependant, il n'y a pas de différences pour les fournisseurs sur certaines routes. Dans ce cas, les transporteurs se partagent le marché.

Le mauvais fonctionnement des terminaux, les retards et les questions de sécurité préoccupent certains expéditeurs et ceux-ci peuvent choisir de confier le transport de leurs marchandises à différents opérateurs afin de limiter ce qu'ils appellent le risque inhérent à l'itinéraire. Actuellement, ce risque constitue un élément majeur en ce qui concerne l'accès à Los Angeles-Long Beach vers le continent nord-américain. C'est donc un problème important à examiner.

Ce compromis que cherchent à trouver les expéditeurs entre le coût et le temps de transport a permis au port d'Halifax de s'occuper des cargaisons de qualité supérieure à acheminer vers Chicago, concurrençant ainsi le couloir de Montréal grâce à ses tarifs plus avantageux. Par exemple, l'Europe pourrait décider que la majeure partie de ses expéditions empruntent le couloir de Montréal, mais les marchandises haut de gamme passeront par Halifax.

J'ai mentionné que le coût, les services et la livraison sont tous des éléments importants. La fiabilité de la durée d'acheminement constitue un autre facteur clé sur le marché mondial actuel. Les expéditeurs sont prêts à payer pour que le temps de transport soit garanti, particulièrement ceux qui expédient des marchandises de grande valeur. Ce sont donc les expéditeurs qui prennent les décisions; les transporteurs doivent satisfaire à la demande. Suivant le couloir commercial choisi, les transporteurs peuvent y répondre différemment.

Si l'on veut comprendre la façon de penser des transporteurs, il faut d'abord savoir que leur but premier est de maximiser l'utilisation de leurs actifs, pour en obtenir le meilleur rendement possible. Pour ce faire, des sociétés comme Maersk ont opté pour l'utilisation de navires plus grands, afin de réaliser des économies d'échelle. D'autres sociétés, comme le CN, cherchent à minimiser les coûts selon la distance, car il faut que leurs locomotives et leurs voies ferrées soient utilisées pour être rentabilisées. Tous essaient de tirer le maximum de leurs actifs et cela se traduit par le développement de leurs réseaux et de leurs services pour accroître leur part de rentabilité sur le marché. Ils réduiront les distances pour arriver à leurs fins et pousseront les gouvernements à les appuyer dans ce sens. Aux États-Unis, ils exercent des pressions sur le gouvernement pour qu'il les aide à déplacer les voies afin de raccourcir les distances et de concurrencer les couloirs canadiens.

result is that the carriers will provide the best service to the market segments that have the lowest cost to serve and contribute the highest net contribution margin. That is, the shipper that is prepared to pay for transit time reliability.

That all drives what is happening right now in the marketplace. We currently have severe congestion and delay on some routes in the North American transport network. Congestion and delay south of the border is putting a lot more business through Canadian gateways than has been the case in the past and, because the whole North American system is capacity constrained, infrastructure investment is required at transfer points. Security is making that situation worse. Both of these have led to a lot of pressure on politicians and regulators to invest in gateway and corridor development on both sides of the border.

Meanwhile, the terminal industry is changing as well. We find that many of the container carriers are now investing in terminals. Those container carriers have concentrated their businesses. The top 20 carriers now control more than 70 per cent of the shipping capacity worldwide. Many shipping lines are investing in terminals and integrating their service offerings across the supply chain. The top four stevedoring companies handled only 15 per cent of the cargo in 1991; now they handle about 36 per cent of the cargo and are still consolidating.

According to Goldman Sachs, Global terminal operators are seen as pension-worthy investments. This means that we have a very fluid market right now in terms of infrastructure investment. If we add to that the Panama Canal changes and the fact that that new capacity will come online in the next seven to eight years, we have a situation where it is very difficult to predict what will flow how and who will win and who will lose in this business.

In the United States, a number of short-term solutions have been put in place to deal with port congestion. Some shipping lines have redeployed their services to the East Coast or to Pacific Northwest ports. Vancouver has benefited from this and from route risk mitigation strategies. Terminals have put restrictions on shippers for how much free time they may have. They have forced presailing arrival dates into place. They have implemented programs like block stowage and on-dock rail. They have developed inland terminals and off-dock container yards. Los Angeles-Long Beach has implemented an innovative program called PierPASS Inc. to encourage off-peak trucking. That off-peak trucking now represents 40 per cent of the business that goes over Los Angeles-Long Beach. The interesting part is Canadian ports had some of these advantages a long time ago, and now American ports are copying them.

Tout cela permet aux transporteurs d'occuper les segments de marché qui coûtent le moins cher à servir et qui permettent de réaliser la plus haute marge nette sur coût variable — si l'expéditeur est prêt à payer pour la fiabilité du temps de transport, bien entendu.

Voilà donc la tendance qui se dessine actuellement sur le marché. Le réseau de transport nord-américain fait face présentement à de graves problèmes d'engorgement et de retard sur certains itinéraires, dont aux États-Unis, ce qui entraîne un accroissement de l'activité aux points de passage canadiens; et comme tout le système nord-américain est saturé, on a besoin d'investir dans les infrastructures des points de transbordement. De plus, les mesures de sécurité viennent compliquer la situation. Pour ces raisons, on fait beaucoup pression sur les politiciens et les organismes de réglementation pour qu'on investisse dans l'aménagement de points de passage et de couloirs des deux côtés de la frontière.

Pendant ce temps, l'industrie des terminaux subit aussi des changements. En effet, beaucoup de transporteurs de conteneurs investissent de plus en plus dans les terminaux, tout en concentrant leurs activités. Les 20 principaux transporteurs contrôlent maintenant plus de 70 p. 100 de la capacité de transport dans le monde. Beaucoup de compagnies de navigation investissent dans les terminaux et rassemblent leurs services dans la chaîne d'approvisionnement. En 1991, les quatre plus grandes entreprises de manutention s'occupaient seulement de 15 p. 100 des cargaisons; aujourd'hui, elles en traitent environ 36 p. 100 et continuent de se consolider.

Selon l'entreprise Goldman Sachs, il est intéressant, pour les régimes de retraite, d'investir dans les sociétés d'exploitation de terminaux internationales, ce qui signifie que le marché est très fluide à l'heure actuelle en raison des investissements en infrastructures. Si nous ajoutons à cela les changements au Canal de Panama et le fait qu'il y aura de nouveaux débouchés d'ici sept à huit ans, nous voyons qu'il est très difficile de prédire quelles marchandises circuleront et par quels moyens, et quels seront les gagnants et les perdants dans ce secteur.

Aux États-Unis, certaines mesures à court terme ont été prises afin d'empêcher l'encombrement des ports. Certaines lignes maritimes ont dirigé leurs services vers les ports de la côte est ou ceux du nord-ouest du Pacifique. Vancouver a profité de cette situation et des stratégies de réduction du risque inhérent à l'itinéraire. Des terminaux ont imposé aux expéditeurs des restrictions sur le temps libre dont ils disposent. Ils ont déterminé des dates d'arrivée avant même le départ des bateaux et ont implanté des programmes tels que l'arrimage serré et l'installation de rails dans les bassins. Ils ont aménagé des terminaux intérieurs et des terminaux à conteneurs hors bassins. Le port de Los Angeles-Long Beach a implanté un programme novateur appelé PierPASS Inc. pour inciter les camionneurs à rouler en dehors des heures de pointe. Le transport par camions en période creuse constitue maintenant 40 p. 100 des activités de ce port. Il est intéressant de noter que les ports canadiens ont bénéficié de certains de ces avantages il y a très longtemps et que les ports américains s'en inspirent.

What can we expect in the future? Global trade is continuing to grow. Everyone keeps wondering when it will stop. My opinion is that when people stop buying inexpensive goods at Wal-Mart and start spending more on recycling and having fewer disposable goods, then maybe we will see some of it easing off. At this point in time, however, the growth in trade is still booming.

In the United States, in 2004, only three ports had any excess capacity. The Panama Canal is now at 100 per cent capacity. They made a decision last week to move to a design build for their expansion in order to accelerate the delivery time on that.

We have a great deal of investment in capacity-growing measures. As well, there is much investment in landside activities. APM Terminals is investing U.S. \$500 million in Norfolk, Virginia, for a private greenfield facility with private money. State funds are forthcoming to invest in landside infrastructure. They are hoping that by 2010 the Heartland Corridor will shave one day off the travel time from Norfolk to Chicago, which will eat into business over Halifax. The investment in Prince Rupert is seen as smart or risky, depending on whom you talk to, but the terminal will have the fastest times to Chicago from North Asia, when compared with Vancouver and Los Angeles-Long Beach. I expect that Prince Rupert will become a thorn in the side of the U.S. south ports because they will likely have difficulty competing with that option.

That sets the scene for the state of the global container trade. Definitely, the West Coast is the place Canada wants to be in order to participate, but there will be some East Coast attraction of that global cargo as well. The largest vessels will not be calling Montreal so that leaves us with the Halifax option. I am not sure whether there is a greenfield opportunity on the East Coast.

The question then is what should be the role of government in making sure that Canadians participate in what is a possible boom in the U.S. appetite for consumer goods.

There is definitely a role for government to invest where there are public benefits, and those public benefits come from reduced road congestion or better air quality or other such factors. There is also a role for government investment when the project is too risky or requires too fast a payoff in the private sector. I can come back to that later if you like.

There is an opportunity for Canada to participate in this but that window will close in the next five to six years. We have an opportunity to change the dynamics of the flow and to have a place in that North American access.

I can talk about short sea shipping and about maritime container security, and I have set the scene for discussion on infrastructure investment.

À quoi pouvons-nous nous attendre pour l'avenir? Le commerce international continue de croître. Tout le monde se demande quand cessera cette explosion. Selon moi, cela cessera quand les gens arrêteront d'acheter des articles à bas prix chez Wal-Mart, qu'ils commenceront à dépenser davantage pour le recyclage et qu'ils utiliseront moins de biens jetables. Et alors peut-être que cela ralentira. Actuellement, cependant, la croissance continue d'une façon exponentielle.

Aux États-Unis, en 2004, seulement trois ports avaient un excédent de capacité. Le canal du Panama est actuellement à 100 p. 100 de sa capacité. Les autorités de ce port ont pris la décision la semaine dernière d'adopter un plan d'agrandissement afin d'accélérer les délais de livraison.

Il y a beaucoup d'investissements dans les mesures qui permettent d'augmenter la capacité. Ainsi, beaucoup d'investissements sont effectués dans l'exploitation « côté ville ». APM Terminals investit 500 millions \$US à Norfolk en Virginie pour un établissement privé, avec des fonds privés. Les fonds de l'État sont utilisés également pour investir dans les infrastructures « côté ville ». Les autorités espèrent que d'ici 2010, le corridor Heartland pourra diminuer d'une journée le temps de voyage de Norfolk à Chicago, ce qui aura un effet négatif sur Halifax. L'investissement à Prince Rupert est considéré soit intelligent soit risqué, selon la personne à qui vous vous adressez, mais le terminal possèdera les temps de livraison les plus rapides de Chicago à l'Asie du Nord, comparativement à Vancouver et à Los Angeles, c'est-à-dire à Long Beach. Je pense que Prince Rupert deviendra un élément essentiel des ports du sud des États-Unis, car les ports auront vraisemblablement de la difficulté à concurrencer avec cette option.

Voilà donc la situation du commerce international par conteneur. Il est certain que la côte ouest est l'endroit visé par le Canada pour participer à ce commerce, mais la côte est attirera également des intervenants en raison du transport par cargo. Les plus gros navires n'iront pas à Montréal, alors cela nous laisse l'option de Halifax. Je ne sais pas vraiment s'il y a une possibilité sur la côte est.

Il faut alors se demander quel rôle le gouvernement devrait jouer pour s'assurer que les Canadiens participent à ce qui est peut-être un boom de la consommation aux États-Unis.

Le gouvernement doit assurément investir à l'avantage de la population, et cet avantage consiste à diminuer la congestion des routes ou à améliorer la qualité de l'air, ou d'autres facteurs semblables. Le gouvernement doit également investir lorsque le projet est trop risqué ou nécessite des retombées trop rapidement pour le secteur privé. Je peux revenir sur cette question plus tard, si vous le désirez.

Le Canada a la possibilité de participer à tout cela, mais la fenêtre de possibilités se fermera dans cinq ou six ans. Nous avons la possibilité de modifier la dynamique du trafic et de nous faire une place dans l'accès de l'Amérique du Nord.

Je peux parler du transport maritime à courte distance et de la sécurité des conteneurs du transport maritime et je suis prêt également à discuter de l'investissement dans les infrastructures.

The Chairman: Perhaps there are some questions from senators, after which I will give you the floor to speak to those aspects.

We are pleased to have Senator Cowan, Chairman of the Board of Dalhousie University, with us this evening.

[Translation]

For the past several years, there has been considerable discussion of the Asia-Pacific gateway initiative as a winning strategy for diversifying Canada's trade with Asian markets. However, there are many people, particularly in Atlantic Canada, who are making a case for the need for two gateways to the Asian market, one being the Pacific gateway, in respect of which numerous efforts have already been deployed, and the other being the Atlantic gateway.

The concept of an Atlantic gateway to Asia via the Suez Canal is being explored in Canada, but very little has been said to date about this option. How would an initiative of this nature complement the Pacific gateway and what is different about the two initiatives? Do we really need two gateways? What would be the scope of the Atlantic gateway versus that of the Pacific gateway?

[English]

Ms. Brooks: If I may clarify your question, are you asking why we should have two gateways and how they should be different?

The Chairman: Yes.

Ms. Brooks: The breakpoint, with the globe being round, evolves around where the cargo comes from and where it is going. If it is coming from North Asia and going to Chicago, it will never come through the Atlantic gateway. If it is coming from Malaysia, India or Indonesia, it is not likely to go the other way to Chicago. Therefore, we have a natural line that is probably breaking somewhere between Singapore and Hong Kong. Best estimates are that the breakpoint for the two gateways is near Thailand.

I would see the two gateways as being complementary and not competing.

Senator Eyton: I will drill a little deeper with my question. Ms. Brooks, you talked in general terms about Canada in respect of shipping. Short sea container shipping should be explored further. I am affiliated with a company that has been bidding on ports over the last year. We have submitted significant bids on four packages of ports: Vancouver and Prince Rupert; San Diego; New Orleans; and New York and New Jersey. We bid aggressively on all of them but we lost all the bids. There is a tremendous amount of capital chasing after ports.

I have not heard of an equivalent opportunity on the East Coast. There is money, and people understand that ports are a growing, dynamic business. The bids range from \$1 billion

Le président : Les sénateurs ont peut-être des questions à poser; ensuite, je vais vous permettre de parler de ces questions.

Nous avons le plaisir d'accueillir ce soir le sénateur Cowan, le président du conseil de direction de l'Université Dalhousie.

[Français]

Depuis quelques années, il a été beaucoup question de l'initiative de la porte d'entrée de l'Asie Pacifique comme stratégie gagnante pour la diversification des échanges vers les marchés asiatiques pour le Canada. Mais il y a quand même de nombreuses voix, notamment au Canada atlantique, qui plaident pour la nécessité d'avoir deux portes d'entrée pour le marché asiatique de notre pays, l'une étant la porte du Pacifique, pour laquelle des efforts et des moyens considérables sont déjà déployés, l'autre étant celle de l'Atlantique.

Un concept de porte d'entrée de l'Atlantique venant d'Asie via le canal de Suez est en développement au Canada, mais on en parle encore très peu. En quoi une telle initiative serait-elle complémentaire avec la porte du Pacifique et quelles sont les différences entre les deux? Est-ce nécessaire d'avoir deux portes? Quelle est l'ampleur que pourrait avoir la porte Atlantique, comparée à celle du Pacifique?

[Traduction]

Mme Brooks : Si je peux clarifier votre question, est-ce que vous me demandez pourquoi nous devrions avoir deux points de passage et pourquoi ces deux points devraient être différents?

Le président : Oui.

Mme Brooks : Étant donné que la terre est ronde, tout dépend de la provenance des cargos et de leur destination. Si un cargo vient de l'Asie du Nord et s'en va à Chicago, il ne passera jamais par le point de passage de l'Atlantique. S'il vient de Malaisie, de l'Inde ou de l'Indonésie, il ne devrait pas passer ailleurs pour aller à Chicago. Cependant, nous avons une ligne naturelle qui se situe probablement quelque part entre Singapour et Hong Kong. Selon les estimés, le point de partage pour les deux points d'entrée se situe près de la Thaïlande.

Je pense que les deux points de passage seraient complémentaires, et non en concurrence.

Le sénateur Eyton : Je vais aller un peu plus loin avec ma question. Madame Brooks, vous avez parlé du transport des marchandises au Canada de manière générale. Le transport maritime à courte distance par conteneur doit être exploré plus à fond. Je suis associé à une entreprise qui a présenté des soumissions aux ports l'année dernière. Nous avons présenté des soumissions importantes pour quatre ports : Vancouver et Prince Rupert; San Diego; New Orleans; New York et New Jersey. Nous avons présenté des soumissions agressives dans tous les cas, mais nous avons perdu. Il y a beaucoup de capital en jeu dans les ports.

Je n'ai pas entendu parler d'occasions équivalentes pour la côte est. Il y a de l'argent en jeu, et les personnes comprennent que les ports sont en croissance, que ce sont des entreprises dynamiques.

to \$3.5 billion, all from the private sector. In our case, we came up empty, but it demonstrated to me that there are vast quantities of capital for this purpose.

I have not heard Halifax mentioned in the conversations as part of that phenomenon. Why is that? I understand that Halifax is underutilized and not operating at or near its full capacity. It seems odd to me that with boom times all down the East Coast to the Gulf of Mexico and up the West Coast to Prince Rupert the ideal year-round port of Halifax is receiving neither attention nor money. What is the problem?

Ms. Brooks: There are a couple of issues. When people talk about buying ports, they are talking about buying terminal management leases.

Senator Eyton: And infrastructure.

Ms. Brooks: Yes, but the infrastructure is usually secured by a long-term lease. Currently, the capital markets are viewing that as a stable cash flow. Last week, at the Transportation Research Board in Washington, Jeff Holt of Goldman Sachs indicated that there was a time two to three years ago when the investment market pension funds, et cetera, decided that terminal operations with long-term leases were good investments, and they have been bidding up the market.

You asked why Halifax has not been on the table. The two terminals in Halifax have changed hands in the last five years.

Ceres has the management lease at Fairview Cove. Ceres, which is an NYK subsidiary, was purchased in 2002. Halterm Limited was recently purchased — I believe it closed last week — by the Macquarie group at about \$19 a share for the units that were traded on the stock exchange in Toronto.

As a person who acquired shares in Halterm a long time ago, I will have to say that I got out when it looked like I was never going to get my money back, and if I had held those shares for another year I would have gotten \$19 a share and done quite well.

The marketplace has been revaluing because this is a very big investment and pension funds are looking for places to put money, but they want a place that is already in existence. They do not want a place that does not have a track record.

Senator Eyton: There may be activity around Halifax, but I do not think it comparable to some of the other ports with which it should be competitive. What can we do to make it more attractive?

Ms. Brooks: The issue with capacity in Halifax is difficult because everyone has the attitude that there is so much capacity in Halifax, why should we do anything there. However, there is not enough capacity if one Maersk-size ship pulls in once a week and puts everything on the pier. Although it looks like there is a lot of

Les soumissions se situent entre 1 milliard et 3,5 milliards de dollars, des fonds qui proviennent tous du secteur privé. Dans notre cas, nous n'avons rien gagné, mais cela m'a montré qu'il y avait beaucoup d'argent en jeu.

Je n'ai pas entendu parler d'Halifax dans les conversations qui traitent de ce phénomène. Pourquoi? Je pense que Halifax est sous-utilisée et ne fonctionne pas à sa capacité complète. En cette période de prospérité sur la côte est, jusqu'au golfe du Mexique, et sur la côte ouest, jusqu'à Prince Rupert, il est étrange que le port de Halifax, qui est ouvert à l'année et qui est situé dans un emplacement idéal, ne reçoit pas d'attention ni d'argent. Quel est le problème?

Mme Brooks : Il y a quelques questions en jeu. Lorsque les personnes parlent d'acheter des ports, nous parlons d'acheter des baux de gestion des terminaux.

Le sénateur Eyton : Et l'infrastructure.

Mme Brooks : Oui, mais l'infrastructure est habituellement garanti par un bail à long terme. Actuellement, les marchés en capitaux considèrent cela comme un apport financier stable. La semaine dernière, au Transportation Research Board à Washington, Jeff Holt de Glodman Sachs a dit qu'il y a deux ou trois ans, lorsque les investissements, les fonds de pension, et cetera, ont décidé que l'exploitation des terminaux avec des baux à long terme étaient de bons investissements, alors ils ont fait monter le marché.

Vous avez demandé pourquoi Halifax n'est pas à la table. Les deux terminaux situés à Halifax ont changé de propriétaire depuis cinq ans.

Ceres s'occupe de la gestion à Fairview Cove. Ceres, qui est une filiale de NYK, a été achetée en 2002. Halterm Limited a récemment été achetée — je crois que la transaction a été conclue la semaine dernière — par le groupe Macquarie pour environ 19 \$ l'action pour les unités négociées à la bourse de Toronto.

Étant donné que j'ai moi-même acquis des actions dans Halterm il y a longtemps, je dois dire que je les ai laissés aller lorsque je croyais ne jamais ravoir mon argent, mais si je les avais conservées une autre année, j'aurais eu 19 \$ l'action et je m'en serais bien tirée.

Le marché a été réévalué, car il s'agit d'un très grand investissement et les fonds de pension cherchent des endroits où placer leur argent; ils veulent la placer dans des endroits qui existent déjà. Ils ne veulent pas placer leur argent là où il n'y a pas d'antécédents.

Le sénateur Eyton : Il y a peut-être de l'activité autour d'Halifax, mais je ne crois pas que cela puisse être comparé avec ce qui se passe dans les autres ports qui font concurrence à Halifax. Que pouvons-nous faire pour rendre ce port plus attirant?

Mme Brooks : La question de la capacité à Halifax est une question difficile, car tout le monde pense que la capacité à Halifax est si grande qu'il n'est pas nécessaire de faire quelque chose. Cependant, il n'y a pas tant de capacité que cela si un navire de la taille du Maersk accoste une fois par

capacity, it is because the current operation is a top-off operation. They drop 400 boxes or 500 boxes at a go. They do not drop 6,000 boxes or 7,000 boxes or 8,000 boxes at once. There is not the capacity at Halifax for that.

Halifax's future depends on whether the business model stays the same or whether there is a change in the business model. Right now the global environment is in a flux. If the business model were to switch tomorrow then there is not enough capacity.

Senator Eyton: Our notes mention that Transport Canada funded a study on the feasibility of a short sea container feeder service between the East Coast of Canada and the Great Lakes, which seems to me a natural extension and purpose. The study found that a potential Halifax-Hamilton route would not be economically feasible even if the seaway were open 12 months a year, due to rail competition, insufficient traffic and financial obstacles. The study identified a number of challenges to the expansion of Canadian short sea shipping: insufficient port infrastructure, lack of coordination among transportation providers, insufficient cargo flows, seasonal constraints, customs and security regulations, and the high cost of doing business — and I would think that includes labour.

That is very negative, but I guess that study is dated.

Ms. Brooks: No, actually that study was released last year by MariNova Consulting in Halifax.

Senator Eyton: That is pretty damning stuff.

Ms. Brooks: There are a number of reasons why short sea shipping on that route is not profitable. There are other routes that could be profitable. That particular one is not. Short sea works best when it is in competition with truck because they are different markets. Rail on the other hand is much closer in its characteristics to short sea so it has the same distance range in which it competes, whereas with truck the ranges are different so you can carve out a part of the market.

The second problem is that if you are operating in Canadian domestic service, which is Halifax to Hamilton, you have to pay a 25 per cent duty on your vessel when you bring it in. You have to flag it under Canadian flag rules and then have you to bring it up to Coast Guard standards and that adds, according to a study I did with Dick Hodgson a few years ago, almost 50 per cent to the capital cost of operating the ship. You cannot expect the ship suddenly to become competitive when you have hamstrung it with extra duty and extra requirements over and above those required by the International Maritime Organization on ships in other markets.

semaine décharger son contenu. Même si ce port semble avoir beaucoup de capacité, c'est en raison des opérations actuelles. Les opérations viennent compléter les chargements. On décharge 400 ou 500 boîtes d'un coup. On ne décharge pas 6 000 ou 7 000 boîtes, ni 8 000 boîtes d'un coup. Halifax n'a pas la capacité pour cela.

L'avenir du port de Halifax dépend des modèles d'affaire, s'ils resteront inchangés ou s'ils seront modifiés. Actuellement, la situation générale est fluide. Si le modèle d'affaire était modifié demain, alors il n'y aurait pas assez de capacité.

Le sénateur Eyton : Selon nos notes, Transports Canada a financé une étude sur la faisabilité d'un service d'approvisionnement de conteneurs à faible distance entre la côte est du Canada et les Grands Lacs, ce qui me semble une suite naturelle. Selon l'étude, la voie Halifax-Hamilton ne serait pas économiquement faisable même si la voie maritime était ouverte 12 mois par année, en raison de la concurrence du chemin de fer, du trafic insuffisant et des obstacles financiers. L'étude a identifié un certain nombre de défis à relever pour l'expansion du transport maritime à courte distance au Canada : l'insuffisance de l'infrastructure des ports, le manque de coordination entre les fournisseurs de transport, l'insuffisance du trafic de cargos, les contraintes saisonnières, les règlements des douanes et en matière de sécurité et le coût élevé des affaires — et je crois que cela inclut la main-d'œuvre.

C'est très négatif, mais je suppose que cette étude n'est pas à jour.

Mme Brooks : Non, en fait cette étude a été publiée l'année dernière par MariNova Consulting à Halifax.

Le sénateur Eyton : C'est très négatif.

Mme Brooks : Il y a un certain nombre de raisons pour lesquelles le transport maritime à courte distance sur cette voie ne permettrait pas de faire des profits. D'autres voies pourraient être profitables. Mais pas celle-là. Le transport à courte distance fonctionne bien lorsqu'il est en concurrence avec le transport par camion, car il s'agit de marchés différents. Le transport par rail, cependant, comporte trop de caractéristiques similaires au transport maritime à courte distance. Le transport par camion est différent, alors il est possible d'accaparer une partie de ce marché.

Le deuxième problème est que si vous exploitez un service au Canada, soit la voie Halifax-Hamilton, vous devez payer 25 p. 100 de droits pour votre navire lorsqu'il arrive à port. Il faut que le navire porte un drapeau qui respecte les règlements canadiens à ce sujet et qu'il respecte les normes de la Garde côtière, ce qui ajoute, selon une étude que j'ai faite avec Dick Hodgson il y a quelques années, plus de 50 p. 100 au coût en capital de l'exploitation du navire. Vous ne pouvez vous attendre à ce que le navire devienne soudainement concurrentiel quand il faut payer tous ces droits supplémentaires et se conformer à ces exigences supplémentaires, en plus de ce qui est exigé par l'Organisation maritime internationale dans les autres marchés.

We have a problem. On top of that, if you operate a new service in Canada you have to pay a fee to establish the customs operation outside the hours, whereas existing services are grandfathered. That means you have to come into some place that has an existing service.

When we start adding up all of these costs I am not surprised at all that Halifax to Hamilton was not cost-effective. It is operating under a very heavy burden of additional costs resulting from regulation.

On the Eastern Seaboard we found we had a different set of problems when we looked into short sea between Canada and the United States. That goes back to the question earlier about container along the Eastern Seaboard. If you load a container in Halifax and offload it in New York, you have to pay harbour maintenance tax on the value of the cargo coming into a U.S. port, but if it goes by truck it does not have to pay that. We end up with a different set of public policy issues that need to be negotiated between Canada and the U.S. to alleviate the burden on the international route. There are regulatory burdens on both routes that are quite different.

Senator Eyton: It is a sad complexity. I have other questions but I will defer for now.

Senator Phalen: Previous witnesses before this committee have all sung the praises of short sea shipping in terms of the environment, highway congestion and so on. They also pointed out that there were some problems. One of them was cabotage. The Jones Act in the United States limited Canadian vessels from serving more than one port. Is there any move on the part of Canada to help alleviate that problem or have the United States change the Jones Act?

Ms. Brooks: If we asked the United States to change the Jones Act then we would have to be prepared to change our coasting trade legislation. We have similar rules in place in Canada. That is actually part of the problem with short sea shipping, because if you call on more than one American port you have to be American flagged and if you call on more than one Canadian port you have to be Canadian flagged, so you can offer only a shuttle service. You cannot triangulate your business the way the trucking industry can to be full on more than one leg. We could lobby the Americans to change the Jones Act but I do not think we would get very far because, in a way, it would like be the pot calling the kettle black. We have to look at ourselves and ask whether we would want to let this go. The people in the Department of Foreign Affairs and International Trade make a good argument: You do not give something away without getting something back. Therefore it is not likely we will change our coasting trade legislation without getting them to change theirs.

Nous avons un problème. En plus de cela, si vous exploitez un nouveau service au Canada, vous devez payer un droit pour les opérations douanières en dehors des heures normales, alors que les services extérieurs sont déjà garantis. Cela signifie qu'il faut être situé dans un endroit qui a déjà un service.

Lorsque nous ajoutons tous ces coûts, je ne suis pas surprise du tout d'entendre que la voie Halifax-Hamilton n'est pas rentable. Elle comporte des coûts supplémentaires très lourds en raison de la réglementation.

Sur le littoral Est, il y a des problèmes différents en ce qui a trait au transport maritime à courte distance entre le Canada et les États-Unis. Ce problème porte sur la question des conteneurs le long du littoral Est. Si vous chargez un conteneur à Halifax et que vous le déchargez à New York, il faut payer des droits d'entretien des ports selon la valeur du cargo qui arrive dans un port américain, mais si la marchandise est transportée par camion, ces droits n'existent pas. Il faut donc négocier différentes politiques publiques entre le Canada et les États-Unis pour alléger le fardeau du transport international. Il y a des obstacles réglementaires dans les deux cas, qui sont très différents.

Le sénateur Eyton : C'est malheureux, et c'est très complexe. J'ai d'autres questions, mais je vais arrêter pour l'instant.

Le sénateur Phalen : Les témoins précédents qui ont comparu devant ce comité ont tous chanté les louanges du transport maritime sur courte distance par rapport à l'environnement, à la congestion des autoroutes, et cetera. Ils ont également dit qu'il y avait certains problèmes. L'un de ces problèmes est le cabotage. La Jones Act des États-Unis limite les navires canadiens les empêche de se servir de plus d'un port. Le Canada a-t-il fait quelque chose pour alléger ce problème ou pour amener les États-Unis à modifier la Jones Act?

Mme Brooks : Si nous avions demandé aux États-Unis d'apporter des modifications à la Jones Act, alors nous aurions été prêts à modifier nos lois en matière de commerce côtier. Nous avons des règlements similaires au Canada. Cela fait partie du problème du transport maritime à courte distance. Si vous voulez faire escale dans plus d'un port américain, vous devez battre pavillon américain, et si vous voulez faire escale dans plus d'un port canadien, vous devez battre pavillon canadien. Nous ne pouvons donc qu'offrir un service de navette. Il n'est pas possible d'effectuer des opérations triangulaires comme dans l'industrie du camionnage, qui permet aux camions d'être pleins tout le long du transport. Nous pourrions faire du lobbying auprès des Américains pour qu'ils modifient la Jones Act, mais je ne pense pas que nous aurions beaucoup de succès, car cela reviendrait au même. Nous devons regarder nos règlements et décider ce que nous voulons faire. Les fonctionnaires du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international ont présenté un bon argument : on ne donne pas quelque chose sans recevoir autre chose en retour. Il n'est donc pas probable que nous puissions modifier nos lois sur le commerce côtier sans qu'eux aussi changent les leurs.

Now the bright light on this would be that under the memorandum of cooperation on short sea shipping we should be able to negotiate something within Canada, the U.S. and Mexico that is special for the NAFTA region.

Senator Phalen: You mentioned the problem with Canadian shipping regulations and flagships. Is there any move to help alleviate the problem, to make a more positive business environment for short sea shippers?

Ms. Brooks: If one is collecting duty or tax to support an entity, one should see the benefits of that. Right now we collect a 25 per cent tariff on imported vessels supposedly to support the shipbuilding industry. However, I do not see that the shipbuilding industry is particularly healthy right now, so I am not sure that that is working. The only reason for that tariff is to support an industry that is not getting the benefit of it; that tax is not accomplishing anything for them. I do not think Canadians order any more vessels in Canadian yards than they would if there were no tariff.

That one is an easy fix. The total amount of duty being collected is very low, so why leave that tax in place? It is more trouble than it is worth.

Senator Phalen: Is it true that in Europe the shippers get a reduction of up to 35 per cent for short sea shipping?

Ms. Brooks: Every market in Europe is different, so I could not say that is the case. I have not heard that there is a blanket reduction.

Senator Phalen: Why would they get a reduction at all? What is the purpose of the reduction?

Ms. Brooks: My understanding is that there are short sea shipping promotion centres in Europe and there is an effort to move things through inducement, but I do not think that there is a cargo rebate or anything like that. I am not sure of the source of your information.

Senator Phalen: Is it an advantage for the country to ship short sea as opposed to highway because of the congestion and everything? They have invested something like \$500 million out west, and I understand much of that is infrastructure. If you were shipping short sea, especially in Atlantic Canada between Halifax and New York, would it not be an advantage to ship rather than clog a highway?

Ms. Brooks: You have raised an interesting question. If we were to improve short sea shipping between Halifax and New York, the prime beneficiary would be automobile drivers on the I-95 around Connecticut and Boston. We would have taken Canadian trucks off the road and benefited American

L'idéal serait de conclure un mémoire de coopération sur le commerce maritime à courte distance à la suite de négociations entre le Canada, les États-Unis et le Mexique qui s'appliqueraient aux régions visées par l'ALENA.

Le sénateur Phalen : Vous avez parlé du problème de la réglementation canadienne en matière de transport et de pavillons. Fait-on quelque chose pour alléger le problème, pour offrir un environnement commercial favorable aux transporteurs maritimes à courte distance?

Mme Brooks : Lorsque l'on perçoit des droits ou une taxe pour aider une organisation, il faut que l'on voie les retombées de cela. Actuellement, nous percevons un droit de 25 p. 100 sur les navires étrangers afin de supposément aider à reconstruire l'industrie du transport maritime. Cependant, nous ne constatons pas que l'industrie du transport par navire se porte bien actuellement, alors je ne suis pas certaine que cela fonctionne. Ce droit existe uniquement pour appuyer l'industrie; mais cette industrie n'en voit pas les bénéfices. Ce droit ne fait rien pour l'industrie. Je ne pense pas que les Canadiens commandent plus de navires fabriqués dans des chantiers canadiens en raison de ce droit.

Le problème peut se régler facilement. Les droits perçus sont peu élevés, alors pourquoi laisser cette taxe en place? Cela fait plus de mal que de bien.

Le sénateur Phalen : Est-il vrai qu'en Europe, les transporteurs ont une réduction pouvant aller jusqu'à 35 p. 100 dans le cas du transport maritime à courte distance?

Mme Brooks : Tous les marchés de l'Europe sont différents, alors je ne peux pas dire si c'est vrai. Je n'ai pas entendu parler de ce type de réduction.

Le sénateur Phalen : Pourquoi obtiendraient-ils une réduction? Quel est le but de cette réduction?

Mme Brooks : D'après ce que je comprends, il y a des centres qui font la promotion du transport maritime à courte distance en Europe et ces centres s'efforcent de favoriser ce type de transport. Mais je ne pense pas que l'on accorde un rabais pour les cargos ou quelque chose de similaire. Je ne sais pas quelle est la source de votre information.

Le sénateur Phalen : Est-il avantageux pour le Canada d'utiliser le transport maritime à courte distance au lieu d'utiliser les autoroutes, en raison de la congestion et de tout le reste? Dans l'Ouest, il y a eu environ 500 millions de dollars d'investissement, et je pense que c'est surtout dans l'infrastructure. Ne serait-il pas mieux de faire du transport maritime à courte distance, particulièrement au Canada Atlantique, entre Halifax et New York, au lieu de congestionner les autoroutes?

Mme Brooks : Vous avez soulevé une question intéressante. Si l'on améliore le transport maritime à courte distance entre Halifax et New York, les premiers qui en bénéficieraient seraient les conducteurs automobiles qui utilisent l'autoroute I-95 dans les régions du Connecticut et de Boston. Il y aurait moins de

automobile drivers. I would love to see short sea shipping on that route grow, but the prime benefit would be improved air quality for the New England citizens.

Senator Phalen: Cost-wise, would it be cheaper to ship short sea on that run rather than by truck?

Ms. Brooks: Studies currently under way at Dalhousie University on short sea show that there is a break point about Philadelphia, where suddenly short sea becomes very competitive.

As you go down the coast, you end up with a longer transit time and a cheaper price. Truck and short sea are about equal in Massachusetts, and as you go further down, you get price improvements. If the shipper wants a cheaper price, he will switch to short sea. If he wants a faster transit time, he will stay with truck. The question becomes how many trucks do you pull off the road.

Senator Phalen: Now for my pet question. It has been said that the thinking is that on the West Coast you have Vancouver and Prince Rupert, and on the East Coast you have Halifax and Canso. Can you give us your opinion on the idea of a port in Canso?

Ms. Brooks: Canso is a successful port now; it is the fourth or fifth largest in Canada. I have not seen this year's figures but it is a bulk port at this point in time. It has deep water and wonderful attributes. It has a fantastic position with respect to tanker traffic into the U.S. and I imagine that will continue to grow.

Americans do not want tanker facilities for big tankers; they are afraid of pollution in their harbours. They will continue to have their big tankers come into Canso, drop off tanker oil and leave, and then smaller tankers go into the U.S. Canso has done extremely well from that business; it has done well from aggregates and so on.

There is not currently a Class 1 rail service to Canso. Not too far away now there will need to be a stronger and more viable rail link. I am not sure that the right land is still available. The Bear Head facility that would have been good for a container terminal has since been reallocated.

I am not entirely sure that Canso is a strong player in that. My personal opinion is that one should build on the strengths one has. Right now, there is strength in Halifax and a system in Halifax. However, Canso has done extremely well.

camions canadiens sur les autoroutes et cela serait avantageux pour les automobilistes américains. J'aimerais bien que le transport maritime à courte distance sur cette voie connaisse une croissance, mais ce seraient les habitants de la Nouvelle-Angleterre qui en tireraient des avantages comme l'amélioration de la qualité de l'air.

Le sénateur Phalen : En ce qui a trait aux coûts, serait-il moins cher de faire du transport maritime à courte distance sur cette voie plutôt que du transport par camion?

Mme Brooks : Selon des études actuellement en cours à l'Université Dalhousie sur le transport maritime à courte distance, le transport maritime à courte distance deviendrait concurrentiel à partir de Philadelphie.

À mesure que vous descendez la côte, le temps de transit devient plus long et coûte moins cher. Le transport par camion et le transport maritime à courte distance sont à peu près équivalents au Massachusetts, et à mesure que vous descendez la côte, les prix du transport maritime à courte distance s'améliorent. Si un transporteur veut faire du transport à moindre coût, il choisira alors le transport maritime à courte distance. S'il veut un temps de transit plus rapide, il conservera le transport par camion. Il s'agit donc de savoir combien de camions le transporteur désire mettre sur les routes.

Le sénateur Phalen : Maintenant, j'ai une question difficile. Selon l'idée répandue, sur la côte ouest, il y a Vancouver et Prince Rupert, et sur la côte est, il y a Halifax et Canso. Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez de l'idée d'un port à Canso?

Mme Brooks : Canso est un port qui fonctionne bien actuellement; c'est le quatrième ou le cinquième en importance au Canada. Je n'ai pas vu les chiffres pour cette année, mais c'est un port de transport de volume. Il est situé en eaux profondes et possède d'excellentes qualités. Il est situé dans un emplacement merveilleux pour ce qui est du trafic vers les États-Unis et j'imagine qu'il connaîtra une croissance.

Les Américains ne veulent pas d'installations destinées aux gros pétroliers; ils ont peur de la pollution dans leurs ports. Ils continueront de faire venir les grands pétroliers de Canso, qui se déchargeront du pétrole puis quitteront leurs ports, puis ils feront venir les plus petits pétroliers aux États-Unis. Canso s'est très bien débrouillé avec les pétroliers; il fonctionne bien pour le regroupement, et cetera.

Actuellement, il n'y a pas de service de classe 1 à Canso. Dans peu de temps, il faudra un lien ferroviaire plus établi et plus viable. Je ne sais pas vraiment si les terres appropriées sont encore disponibles. L'installation de Bear Head a été un bon choix pour un terminal de conteneurs, mais elle a depuis été réorganisée.

Je ne sais pas si Canso pourra être vigoureux à ce titre. Selon mon opinion personnelle, le port devrait se fonder sur ses bases solides pour croître. Actuellement, il y a de la vigueur à Halifax et dans le système de Halifax. Cependant, Canso a très bien fonctionné jusqu'à présent.

Senator Mercer: It seems to me that in each market there is a niche market for short sea that is unique to each port. In Halifax, for example, you said that short sea may not be economical beyond Philadelphia.

Ms. Brooks: No, it is actually more economical. The problem is that as you go further south there is less demand.

Senator Mercer: I was actually going much further south with my question. I understand there is a niche market that needs to be filled, which is the Caribbean. Halifax is out of the business for a short period of time, but hopefully will be back in it. There is no short sea shipping going to the Caribbean now from East Coast Canadian ports. My understanding from the Port of Halifax is that they are desperately looking for a carrier to do that.

Ms. Brooks: There used to be service from Saint John, New Brunswick. I am not sure of the present state of that. Irving's Tropical Shipping and Kent Lines were in that market a few years ago.

There has to be a certain volume of trade to keep that business going. The alternate is to send it by truck to New Jersey or Miami and put it on a carrier that is going to the Caribbean from there. I think that is how the market is being serviced now. I would imagine that is a more expensive proposition than ship the whole way.

Maybe I should explain the economics of truck and ship. A ship can carry so much more than a truck, so if you do not have a large enough volume, truck will always be more competitive in the small volume market. You need enough volume to keep a train or ship going. They carry bigger volumes. If the demand is not strong enough, that becomes a problem.

Senator Mercer: You talked about shipping from the Far East, and from India, et cetera. You thought there is a point somewhere around Taiwan or north where it is more economical to go to the West Coast, and perhaps south of that it may be more economical to go through Suez. Is China Shipping Container Lines not breaking that mould now a little bit in going through Suez to Halifax? They are carrying almost exclusively products for Canadian Tire and they are going to Halifax.

I gather that North American customers are now asking their suppliers to spit up shipping between East and West Coast ports and not to depend totally on West Coast ports. That is due to of a number of factors — the delays in the West Coast ports, the labour situation in the western ports as compared to the eastern ports, and the closeness to the East Coast market in the United States. Is that becoming a trend?

Le sénateur Mercer: Il me semble que dans chacun des marchés dont nous parlons, il y a une niche pour le transport maritime à courte distance qui est unique à chaque port. À Halifax, par exemple, vous avez dit que le transport maritime à courte distance n'était peut-être pas économique au-delà de Philadelphie.

Mme Brooks: Non, en fait, c'est plus économique. Le problème, c'est qu'au-delà de Philadelphie, la demande diminue.

Le sénateur Mercer: En fait, je pensais au Sud en posant ma question. Je pense qu'une niche doit être comblée, les Caraïbes. Halifax n'y est pas, et ne le sera pas pour une courte période, mais j'espère qu'il se remettra sur pied. Actuellement, il n'y a pas de transport maritime à courte distance vers les Caraïbes en provenance des ports de la côte est canadienne. D'après ce que je comprends, le port de Halifax recherche désespérément un transporteur pour effectuer ce service.

Mme Brooks: Il y a déjà eu un service à partir de Saint John au Nouveau-Brunswick. Je ne sais pas vraiment ce qu'il en est actuellement. Irving's Tropical Shipping et Kent Lines participaient à ce marché il y a quelques années.

Il faut un certain volume commercial pour pouvoir continuer à utiliser cette voie. L'autre possibilité, c'est d'envoyer la marchandise par camion au New Jersey ou à Miami et de mettre la marchandise sur un transporteur pour les Caraïbes. Je sais qu'actuellement, ce marché est utilisé. J'imagine que c'est plus cher que le transport de la marchandise par navire du début à la fin.

Je devrais peut-être vous expliquer les particularités économiques du transport par camion et du transport par navire. Un navire peut transporter beaucoup plus de marchandises qu'un camion, alors si vous n'avez pas un volume assez grand, le transport par camion coûtera toujours moins cher. Il faut avoir assez de volume pour faire du transport par un train ou par navire. On parle de gros transporteurs. Si la demande n'est pas assez élevée, alors ce type de transport devient un problème.

Le sénateur Mercer: Vous avez parlé du transport depuis l'Extrême-Orient, l'Inde, et cetera. Vous dites qu'il y a un point quelque part entre Taiwan ou le nord de Taiwan où il devient plus économique de passer par la côte ouest et où il est peut-être plus économique de passer par le sud que de passer par Suez. La China Shipping Container Lines ne brise-t-elle pas ce modèle actuellement, en passant par Suez pour aller à Halifax? Cette entreprise transporte presque exclusivement des produits pour Canadian Tire et elle va à Halifax.

Je suppose que les clients nord-américains demandent maintenant à leur transporteur de partager leur route et d'utiliser des ports sur la côte est et sur la côte ouest afin de ne pas dépendre uniquement des ports de la côte ouest. Cela s'explique par un certain nombre de facteurs — les retards dans les ports de la côte ouest, la situation de la main-d'œuvre dans les ports de la côte ouest comparativement à la main-d'œuvre dans les ports de la côte est et la proximité de la côte est avec les marchés américains. Est-ce que cela devient une tendance?

Ms. Brooks: I think that is where I started tonight, with the concept of route risk mitigation, because the West Coast routes are seen to be more risky. Companies are choosing three large options: Asia to the U.S. Gulf or East Coast through Panama; Asia to the West Coast; and Asia through Suez to the East Coast.

You are right; China Shipping is proving it can be done. I know many people in the Halifax area would like to see more of that. On the other hand, you have the question about Maersk, which withdrew late last week. I will speculate that Maersk's withdrawal was due to some losses and they have some fairly large investments, so it may be that the model is not broken.

Senator Mercer: I, too, was concerned when I saw that Maersk had pulled out of Halifax. I quickly consulted with the port and others involved and I understand that Maersk's removal from Halifax had little to do with Halifax and more to do with their global situation. They made a large acquisition a couple years ago and it has not yielded the volumes they thought it would, so they had to shrink internationally and Halifax was one of the victims. As they have done before, Maersk may be back as things change with them.

Ms. Brooks: It is a volatile business.

Senator Mercer: Exactly. You talked about the Halifax-Hamilton route. On the Halifax-Hamilton route you have to sail past Montreal. It seems to me that the Montreal-Hamilton route would be much more economical, especially since Montreal has the bulk of the European market on the East Coast.

Ms. Brooks: It depends on what you are carrying. The issue with the Hamilton service was that when you run for nine months of the year you cannot ask shippers to commit to something that runs parallel to rail. Rail provides very good competition, and that would still exist in a Montreal-Hamilton run. I am not sure that Montreal-Hamilton would be any more successful than Halifax-Hamilton because the rail competition is direct. There is no rail competition running against short sea down the Eastern Seaboard because the rail lines go into Montreal and west before they go down. The rail lines do not compete on a cross-lakes service, so that is a possibility. I understand that Hamilton is still trying to get a service into Oswego in the U.S. There are possibilities still being developed for short sea across the lakes, just as there are possibilities for short sea across the Gulf and down the West Coast from Vancouver into Seattle, Oakland and so on.

There are other options. I am just not sure that you can make it work when you are running directly parallel to rail.

Senator Mercer: I want to get your opinion on the advantages that Halifax has, and that Port Hawkesbury at Canso would have if there were a container port there, with regard to ability to

Mme Brooks : Je pense que c'est ce que j'ai commencé à dire ce soir, en parlant du concept de l'atténuation des risques dans les voies, car les voies qui empruntent la côte ouest sont vues comme étant plus risquées. Les entreprises choisissent trois grandes options : de l'Asie jusqu'au golfe du Mexique ou jusqu'à la côte est des États-Unis en passant par Panama; de la l'Asie jusqu'à la côte ouest; et de l'Asie jusqu'à la côte est en passant par Suez.

Vous avez raison; la China Shipping prouve que c'est une option. Je connais beaucoup de personnes à Halifax qui aimeraient que cette option soit utilisée davantage. D'un autre côté, il y a la question concernant la compagnie Maersk, qui s'est retirée la semaine dernière. Je pense que le retrait de Maersk s'explique par des pertes et les investissements assez importants, alors cela ne met peut-être pas en cause le modèle dont nous parlons.

Le sénateur Mercer : Moi aussi, j'ai été préoccupé lorsque j'ai vu que Maersk se retirait de Halifax. J'ai rapidement consulté les autorités du port et d'autres personnes en cause et j'ai compris que le retrait de Maersk de Halifax avait peu à voir avec Halifax et qu'il s'explique surtout par la situation mondiale. La compagnie a fait une grande acquisition il y a deux ans et cela n'a pas généré les volumes prévus, alors elle a dû diminuer ses activités. Et Halifax a été l'une des victimes. Comme Maersk l'a déjà fait, elle peut revenir si les choses changent.

Mme Brooks : C'est un secteur volatile.

Le sénateur Mercer : Exactement. Vous avez parlé de la voie Halifax-Hamilton. Dans cette voie, vous dites qu'il faut passer par Montréal. Il me semble que la voie Montréal-Hamilton serait beaucoup plus économique, d'autant plus que Montréal reçoit la majorité du marché européen destiné à la côte est.

Mme Brooks : Cela dépend de ce que vous transportez. Le problème qu'il y avait avec le service de Hamilton, c'est que lorsque vous faites du transport neuf mois par année, il n'est pas possible de demander aux transporteurs de choisir ce mode de transport plutôt que le transport par train. Le transport par train est très concurrentiel et cette concurrence existerait toujours s'il y avait une voie Montréal-Hamilton. Je ne pense pas que cette voie aurait plus de succès que la voie Halifax-Hamilton, en raison de la concurrence du chemin de fer qui est directe. Le transport par train n'entre pas en concurrence avec le transport maritime à courte distance dans la voie maritime de l'est, étant donné que les voies ferrées passent par Montréal et vont vers l'ouest avant de se diriger vers le sud. Les compagnies ferroviaires ne sont pas en concurrence avec le service des Grands Lac, alors c'est une possibilité. Je pense que Hamilton essaie encore d'obtenir un service à Oswego, aux États-Unis. Il y a encore des possibilités de développement pour le transport maritime à courte distance dans les lacs, tout comme dans le golfe et sur la côte ouest, de Vancouver à Seattle, à Oakland, et cetera.

Il y a d'autres options. Mais je ne suis pas certaine si ces options peuvent fonctionner lorsqu'elles entre directement en concurrence avec les compagnies ferroviaires.

Le sénateur Mercer : J'aimerais que vous nous disiez ce que vous pensez des avantages de Halifax et du port Hawkesbury, à Canso, s'il devenait un port pour conteneurs, et je veux parler de

receive post-Panamax size ships. At Halifax, both piers can receive post-Panamax size vessels, including up to the sixth generation that are now coming on stream. On the East Coast of North America there are only two ports that have that capability, New York and Halifax. Am I correct?

Ms. Brooks: New York does not have that capability. New York hopes to have complete capability, but they are not finished their dredging program. Halifax has the same problem that New York has when the vessels get large at the top end; that is, although they are currently clearing the MacDonald and MacKay bridges in Halifax Harbour, the air draft will be a problem if they get too much larger. In New York, the Bayonne Bridge presents almost the same problem.

The East Coast is the last market that the largest ships will be put into because the entire East Coast has a problem of draft issues.

New York and New Jersey are talking about how much it would cost to tear down and replace the Bayonne Bridge. I think there could be a similar issue in Halifax. What do you do when the ships get so large that, although the harbour is deep enough, there is not enough space for the ship at the top?

Senator Mercer: The trouble in Halifax is that we have two bridges and a terminal outside the bridge.

Ms. Brooks: Yes. It has just been sold to Macquarie.

Senator Mercer: That leads to my next question. The sale of Halterm to Macquarie closed over the last 30 days. Do you see in that sale an opportunity for Macquarie, because of its international connections, to bring some business to Halifax that Halifax may not have seen before?

Ms. Brooks: I think it will depend on who else Macquarie buys. Its current portfolio of ports is not necessarily going to drive more business. The Macquarie investment provides Halterm, which was an independent before this, with deeper pockets and more ability to access funds. Macquarie has a reputation in public-private partnerships as well, so I think they may be able to bring other parties to the table. If there is an expansion of Halterm, I understand that it would be possible to expand it into space that is currently Port of Halifax property. It is possible that Halterm could get more of the business.

Another reason the Ceres terminal has the advantage right now is that it is tied in with NYK. It is a subsidiary of NYK, and NYK is an alliance partner with Orient Overseas Container Line, OOCL, and others in one of the larger alliances globally. They bring the lines that go with that alliance to that terminal.

Senator Phalen: When they are finished dredging in New York, will they be able to take the large ships?

la capacité d'accueillir les navires d'une jauge supérieure à celle des navires Panamax. À Halifax, les deux ports peuvent recevoir ce type de navires, notamment les navires de la sixième génération qui s'en viennent. Sur la côte est de l'Amérique de Nord, il y a seulement deux ports qui ont cette capacité, soit New York et Halifax. Ai-je raison?

Mme Brooks : New York n'a pas cette capacité. New York espère avoir une capacité totale, mais ce port n'a pas fini son programme de dragage. Halifax a le même problème que New York lorsque les navires sont trop larges à l'extrémité supérieure; et même si les autorités sont actuellement en train de dégager les ponts MacDonald et MacKay à Halifax, le tirant d'air constituera toujours un problème pour les navires ayant une jauge trop importante. À New York, le pont Bayonne présente presque le même problème.

Sur la côte est, c'est le dernier endroit où les navires de jauge supérieure iront, étant donné que toute la côte est a un problème avec le tirant d'air.

À New York et au New Jersey, les autorités parlent beaucoup de démanteler puis de remplacer le pont Bayonne, et du coût que cela impliquerait. Je crois qu'il y aurait un problème similaire à Halifax. Lorsque les navires deviennent énormes, que faut-il faire s'il n'y a pas assez de place, même si le port est assez profond?

Le sénateur Mercer : Le problème à Halifax, c'est que nous avons deux ponts et un terminal à l'extérieur du port.

Mme Brooks : Oui. Et il vient juste d'être vendu à Macquarie.

Le sénateur Mercer : Cela m'amène à ma prochaine question. La vente de Halterm à Macquarie a été conclue il y a environ 30 jours. Voyez-vous dans cette vente la possibilité que Macquarie, étant donné ses liens internationaux, apporte des affaires à Halifax?

Mme Brooks : Je crois que cela dépend de ce que Macquarie achètera. Le portefeuille de Macquarie actuel en matière de ports ne va pas nécessairement apporter plus d'affaires. Les investissements de Macquarie permettent à Halterm, qui était indépendant avant, de disposer de plus de fonds et d'une capacité accrue pour accéder à des fonds. Macquarie a également la réputation de former des partenariats publics-privés, alors je crois qu'elle pourra amener d'autres intervenants à la table. S'il y a une expansion de Halterm, je pense qu'il serait possible de l'agrandir et d'occuper l'espace qui appartient au port de Halifax. Il est possible que Halterm génère plus d'activités.

Une autre raison pour laquelle le terminal Ceres possède l'avantage actuellement, c'est qu'il est lié à NYK. C'est une filiale de NYK, et NYK est un partenaire d'alliance avec Orient Overseas Container Line, OOCL et d'autres groupes qui forment des alliances plus grandes à l'échelle internationale. Ces groupes apportent les compagnies des alliances dans ce terminal.

Le sénateur Phalen : Quand le dragage à New York sera terminé, est-ce qu'il pourra accueillir des navires d'une jauge supérieure?

Ms. Brooks: I am not sure that they will, because New York silts. When they think they have finished dredging, they start dredging again, whereas in Halifax it is rock, so we are not silting up at the same rate. Canso also does not have a silt problem. However, the rest of the Eastern Seaboard has a silt problem.

Senator Phalen: Canso is deep enough now, is it not?

Ms. Brooks: Yes, it is.

Senator Mercer: I have a question regarding outside-the-gate infrastructure. As you can gather from my questions, I am from Halifax. I understand that Halifax's two terminals are the best. I grew up blocks away from the Ceres terminal and I have visited Montreal and other ports to get a feel for them.

It seems to me that one of the problems we are going to have, which Vancouver has now, is the infrastructure outside the fence. Should the federal government be addressing that in some way, perhaps through infrastructure programs that are transportation-specific?

Ms. Brooks: Absolutely. Although it will cost U.S. \$500 million in private terminal investment to build the APM terminal in Norfolk, the State of Virginia is paying for the relocation of track. It is paying for the highway interchanges that service that terminal. It is doing deals with the other states in order to support the Heartland Corridor redevelopment to get goods coming into Norfolk to Chicago a day faster. That is being done with more public money.

In U.S. ports, the landside infrastructure is traditionally provided much more by the state. They view that as a public benefit in many ways, because it alleviates car congestion, makes life for the residents in the area much better, and so on.

The landside infrastructure for the competing ports south of the border is, generally speaking, publicly funded, but usually at the state level as opposed to at the federal level.

Senator Mercer: Is there no federal involvement at all?

Ms. Brooks: The federal government is involved, but the involvement is usually not of the size or magnitude that would be normal in Canada. When there is public funding in Canada, it is quite often a 50-50 split between the federal government and the provinces. In highway development, for example, that is the norm. That would not be seen in the U.S.; it is not how they tend to do things.

Senator Zimmer: I met with two gentlemen from CN this morning, and they talked about infrastructure and the role of government. They also talked about two options for transportation: another rail line for double tracking right across the country versus another trans-Canada highway. Of course, I know which side they were leaning on. What do you think about those two types of transportation or a combination of the two? The second part of the question is who pays for it, which you have answered somewhat.

Mme Brooks : Je ne sais pas, car New York est constitué de limon. Lorsqu'ils auront fini le dragage, ils devront recommencer, alors qu'à Halifax, l'emplacement est sur le roc. Ce n'est donc pas la même chose. Canso ne possède pas ce problème de limon. Cependant, le reste du littoral de l'Est le même problème.

Le sénateur Phalen : Canso est assez profond maintenant, n'est-ce pas?

Mme Brooks : Oui.

Le sénateur Mercer : J'ai une question au sujet de l'infrastructure à l'extérieur du port. Comme vous pouvez le constater d'après mes questions, je viens d'Halifax. Je pense que les deux terminaux de Halifax sont les meilleurs. J'ai grandi à quelques coins de rue du terminal de Ceres et j'ai visité Montréal et d'autres ports.

Il me semble qu'un des problèmes que nous avons, et que Vancouver a aussi maintenant, c'est l'infrastructure à l'extérieur du port. Le gouvernement fédéral devrait-il s'occuper de cela, peut-être en mettant au point des programmes d'infrastructure qui visent spécifiquement le transport?

Mme Brooks : Même si la construction du terminal APM à Norfolk, dans l'État de Virginie, coûtera 500 millions de dollars américains en investissement privé, c'est l'État qui paie la relocalisation. Elle paie les échangeurs de l'autoroute qui desservent le terminal. L'État conclut des ententes avec d'autres États afin d'aider le corridor Heartland, de favoriser son développement afin que les biens puissent passer de Norfolk à Chicago plus rapidement, soit un jour de moins. Tout cela est fait avec l'argent du gouvernement.

Dans les ports américains, l'infrastructure du côté terrestre est financée en majorité par l'État. Ils considèrent que c'est un bien public, car cela permet de diminuer la congestion, d'améliorer la qualité de vie des résidents aux alentours, et cetera.

L'infrastructure du côté terrestre des ports aux États-Unis de la frontière est, de manière générale, financée par l'État, et non le gouvernement fédéral.

Le sénateur Mercer : Est-ce que le gouvernement fédéral participe d'une manière quelconque?

Mme Brooks : Le gouvernement fédéral participe, mais il n'injecte pas autant d'argent que le Canada le ferait normalement. Lorsqu'il y a un financement public au Canada, c'est souvent un partage moitié-moitié entre le gouvernement fédéral et les provinces. Dans la construction des autoroutes, par exemple, c'est la norme. Ce n'est pas le cas aux États-Unis; ils n'ont pas tendance à faire les choses de cette manière.

Le sénateur Zimmer : J'ai rencontré deux hommes du CN ce matin et ils me parlaient de l'infrastructure et du rôle du gouvernement. Ils m'ont également parlé de deux possibilités en matière de transport : une autre voie ferrée pour doubler les voies qui traversent le pays et une autre autoroute transcanadienne. Bien sûr, je sais quelle option ils privilégient. Que pensez-vous de ces deux options ou de la combinaison des deux? La deuxième partie de ma question consistait à vous demander qui payait pour cela, mais vous avez déjà répondu en quelque sorte.

Ms. Brooks: That is difficult, because the two methods service very different needs. Trains tend to be good at more than 700 kilometres. Canada is a big country. Trains are good at doing the freight thing. Highways are good at people and the shorter haul. If we had a trans-Canada highway that was fully intact, double lanes all the way, the trucking would be better and the car experience would be better. In Atlantic Canada, whole stretches of highway are single lane each direction and need to be made double or made to look like a trans-Canada highway.

Highway and rail service different needs, so I would not say it is an either/or situation. Canadians need a network that works. Networks are like the arterial system in our bodies. If one part does not work, it clogs the system and produces a bottleneck. Trade then does not flow, people do not flow, and the system does not work efficiently.

Senator Zimmer: I think the solution they had this morning was a combination of rail and highway, depending on what province you are in. For instance, in Saskatchewan, it would not make sense to have another trans-Canada highway because the traffic is not that heavy in many areas. It appeared as if in certain portions of the country you would have one over the other, depending on the terrain and the geography and the service provided.

Senator Adams: You mentioned different buyers, and I want to find out more about the Asians or Americans. You said that people pay an extra 27 per cent tariff to go into the United States. Americans are buying some of the terminals around the harbours. If the terminals are owned by an American company, do they still have to pay tariffs? Who gets the tariffs? You mentioned that we should not change the policy regulating the terminals between Canada and the U.S.

Ms. Brooks: I think you are referring to the tariff question and the 25 per cent tariff that is applicable on the acquisition of a vessel. Americans have a different problem. Instead of having to pay 25 per cent on the vessel, they have to order their vessels in U.S. shipyards, and they cannot use one that was not been built in a U.S. shipyard. The U.S. shipyards are used to making their profits on military contracts, so you can imagine the price that an American ship owner has to pay to buy vessels. The buyers in different markets for vessels will be faced with quite different cost structures, which may make them uncompetitive with other ones that could be supplying the service, or other routes.

With respect to buyers of transport services from Asia, much of what is coming from Asia to North America is to service the North American retail market. The decisions about what happens are being made by Wal-Mart, Home Depot and Sears, the very large companies that control the products that you and I buy in the store. Companies like Dell, for example, have based their

Mme Brooks : C'est difficile à répondre, car les deux types de services répondent à des besoins très différents. Le transport par train est bon pour un transport au-delà de 700 kilomètres. Le Canada est un grand pays. Les trains sont un bon moyen pour le transport du fret. Les autoroutes sont efficaces pour le transport sur courte distance. Si nous avions une autoroute transcanadienne tout à fait intacte, à deux voies dans les deux sens, ce serait mieux pour le transport par camion et même pour les conducteurs automobiles. Au Canada atlantique, de grandes parties de cette autoroute ne comportent qu'une seule voie dans chaque sens, et l'on aurait besoin de deux voies, d'une vraie autoroute transcanadienne.

Le transport par train et le transport par camion répondent à différents besoins, alors je ne peux pas dire que l'une option est préférable à l'autre. Les Canadiens ont besoin d'un réseau qui fonctionne bien. Les réseaux sont comme les artères de notre corps. Si une partie ne fait pas son travail, le système bloque et il y a congestion. Le commerce ne se fait pas facilement, les personnes ne peuvent pas voyager facilement et le système ne fonctionne pas de manière efficace.

Le sénateur Zimmer : Je crois que la solution dont ils parlaient ce matin était de combiner le transport par train et le transport par camion, en fonction des provinces. Par exemple, en Saskatchewan, il serait insensé de construire une autre autoroute transcanadienne parce qu'il n'y a pas beaucoup de problèmes de circulation. Ils ont dit que dans certaines parties du pays, il faudrait les deux options, selon le terrain et la géographie et le service offert.

Le sénateur Adams : Vous avez parlé de différents acheteurs, alors j'aimerais en apprendre plus sur les Asiatiques et les Américains. Vous avez dit que pour aller aux États-Unis, il faut payer un tarif supplémentaire de 27 p. 100. Les Américains achètent certains des terminaux dans les ports. Si les terminaux appartiennent à des entreprises américaines, sont-elles encore soumises à des tarifs? Qui collecte ces fonds? Vous avez dit qu'il ne faudrait pas changer la politique qui régleme les terminaux entre le Canada et les États-Unis.

Mme Brooks : Je pense que vous parlez de la question des tarifs et du 25 p. 100 qui s'appliquent lors de l'acquisition d'un navire. Les Américains ont un problème différent. Au lieu de devoir payer 25 p. 100 pour le navire, ils doivent commander leur navire à un chantier maritime américain; ils ne peuvent utiliser un navire qui n'a pas été construit dans un chantier maritime américain. Les chantiers maritimes américains font leur argent en construisant des navires militaires, alors vous pouvez imaginer le prix qu'un propriétaire de navire américain doit payer pour ses navires. Les acheteurs de différents marchés ont des structures de coût assez différentes, ce qui les rend non concurrentiels avec d'autres qui pourraient fournir le service ou offrir d'autres voies.

En ce qui a trait aux acheteurs de services de transport asiatiques, la plupart des navires en partance de l'Asie viennent en Amérique du Nord pour desservir le marché du commerce au détail nord-américain. Les décisions sont prises par Wal-Mart, Home Depot et Sears, les grandes entreprises qui contrôlent les produits que vous et moi achetons dans les magasins. Les

entire business model on the truck as a moving warehouse. You can be sure that very large companies making decisions about what route to use are looking at all the details along the way, and they will use the transport suppliers, the routes, the gateways and the corridors that provide them with the best service at the lowest possible price.

Senator Adams: You mentioned that some terminals do not have big warehouses around the harbour. Most containers coming in do not need to go there. They are not worried about stuff freezing in the wintertime, and now the containers do not even have to be waterproof. Are people buying that land?

Ms. Brooks: I am not sure I have understood your question.

Senator Adams: The containers now are not put in warehouses for storage. I figure that gives us more area for all those huge ships coming in and unloading. I watched on Discovery the system of harbours and how they operate to move those containers.

Ms. Brooks: It depends on where the container is going. For some markets, the containers will come in off the ship, be moved directly to rail and go to, say, Toronto, whereas other containers may come in, then go to truck and be sent a short distance away. Sometimes they stay at the terminals because there is not a requirement to move them as quickly and the shipper is not pushing for it because he has a lot of buffer stock. Other times the shipper is looking for the fastest possible service, and he is looking for it to be delivered tomorrow in Toronto.

These business decisions are made on a very large scale that we did not contemplate 30 years ago when we first saw containerization really take off in the ports in Canada.

Senator Adams: You also mentioned that the Americans are talking about making the canal bigger or widening the canal.

Ms. Brooks: Yes. The Panama Canal will be going to post-Panamax size locks. They were expecting it to be finished by 2014, and last week they approved going to a design build process that will put it in place faster. Most people think that means that they will be able to service all the largest vessels, but Maersk's newest vessel, the Emma Maersk, is too large to go through the revised Panama Canal when it opens in 2013 or 2014. We are still seeing the vessels get even larger than the new facilities that Panama is putting in place.

Senator Adams: I live up in Nunavut, and that is why I am asking about global warming. We are talking about Canada's not even having an arctic harbour in the future. I do not know how many kilometres that permanent ice on Ellesmere Island moved last year. There was open water up there in June. You are talking about the canal being ready in 2013. Maybe between now and 2020, a ship can come through the Arctic.

entreprises comme Dell, par exemple, ont fondé leur modèle d'affaire sur le transport par camion, sur le concept de l'entrepôt mobile. Soyez certains que les très grandes entreprises prennent des décisions sur les voies qui sont utilisées et qu'elles tiennent compte de tous les détails; elles vont choisir les fournisseurs, les voies, les portes d'entrée et les corridors qui leur offrent le meilleur service au prix le plus bas.

Le sénateur Adams : Vous avez mentionné que certains terminaux n'ont pas de grands entrepôts dans les environs du port. La plupart des conteneurs qui sont déchargés n'ont pas besoin d'aller en entrepôt. Le gel n'est pas un problème, les conteneurs n'ont même pas besoin d'être à l'abri de l'eau. Est-ce que les personnes achètent cela?

Mme Brooks : Je ne suis pas certaine d'avoir compris votre question.

Le sénateur Adams : Les conteneurs ne sont pas entreposés dans des entrepôts. Je suppose que cela est plus commode pour les gros navires qui font escale et qui déchargent leurs conteneurs. J'ai vu au canal Discovery une émission sur le système des ports et leur mode de fonctionnement pour déplacer ces conteneurs.

Mme Brooks : Tout dépend de la destination du conteneur. Dans certains marchés, le conteneur sera déchargé du navire puis chargé dans un wagon et envoyé immédiatement, par exemple, à Toronto, alors que d'autres conteneurs sont déchargés puis transportés par camion sur de courtes distances. Parfois, les conteneurs restent dans les terminaux lorsqu'il n'est pas nécessaire de les transporter rapidement et lorsque l'expéditeur n'est pas pressé parce qu'il a beaucoup de stock en réserve. Il arrive aussi que l'expéditeur s'attende à un service très rapide, par exemple il peut vouloir que le conteneur soit livré le lendemain à Toronto.

Ces décisions d'affaires sont prises à une très grande échelle, ce qui n'existait pas il y a 30 ans alors que le transport de fret en était à ses débuts dans les ports du Canada.

Le sénateur Adams : Vous avez mentionné que les Américains parlent d'agrandir ou d'élargir le canal.

Mme Brooks : Oui. Le canal du Panama pourra accepter les navires d'une jauge supérieure à celle des navires Panamax. Les travaux devraient être terminés en 2014, et la semaine dernière, un plan a été approuvé pour accélérer le processus. La majorité des personnes croient que le canal pourra recevoir des navires de jauges supérieures, mais les derniers navires de Maersk, le Emma Maersk, sera encore trop grand pour le canal du Panama une fois qu'il aura été agrandi en 2013 ou en 2014. Les navires sont donc de plus en plus grands, plus grands que les infrastructures mises en place à Panama.

Le sénateur Adams : J'habite au Nunavut et c'est pourquoi je vais vous poser une question sur le réchauffement climatique. Il n'est pas question pour le Canada d'avoir un port arctique dans l'avenir. Je ne sais pas combien de kilomètre de glace permanent à Ellesmere Island s'est déplacé l'année dernière. Il n'y avait plus de glace en juin. Vous parlez des travaux du canal de Panama qui seront prêts en 2013. Mais d'ici à 2020, les navires pourront passer par l'Arctique.

Ms. Brooks: I understand you will be in competition with Churchill, which is looking at that same market.

Senator Adams: I worked in Churchill when we had the Russians coming in back in the 1950s and 1960s.

Senator Trenholme Counsell: What role do you see the Port of Belledune playing on the Atlantic Coast? I know something about their hopes, but is there significant practicality in all of this?

Ms. Brooks: I understand Belledune was trying to get a short sea service between Belledune and Newfoundland in place last year. I am not sure. It would be a faster route to Newfoundland than the current option over Sydney, but I have not heard anything more about it.

Senator Trenholme Counsell: Are they doing any significant shipping now? I should know this, being from New Brunswick, but I do not.

Ms. Brooks: Yes, it is a bulk port.

Senator Trenholme Counsell: Would it be lumber or logs?

Ms. Brooks: I have not been tracking what Belledune has been doing.

Senator Johnson: Which domestic and international routes in the short sea shipping bring about the most benefits in terms of air quality improvement and reductions in road and rail traffic congestion, noise pollution, fuel consumption and the cost of maintaining road infrastructure? That relates to federal policy changes that would be necessary to facilitate the development of short sea operations on these routes.

Ms. Brooks: One of the three most congested corridors where short sea could alleviate congestion is the I-5 corridor on the West Coast. The Blaine border crossing is the fourth largest crossing into the U.S., and it is quite constrained. They are making investments in the infrastructure there, but if one could take traffic off that crossing and down through the Seattle area, where I understand the I-5 is very congested as well, that is one route where some congestion mitigation is likely.

The second would be the Ambassador Bridge, which is fairly congested as well, and if one had trans-lake short sea, that would assist in some measure. The likelihood of that happening is almost non-existent until such time as the Americans alleviate the harbour maintenance tax. Right now, that route tends to service the auto trade, and the tax on the value of the cargo would be very high.

The third area where there is congestion is the I-95 corridor, which we have already talked about tonight. From a congestion mitigation point of view, those would be the routes that would have the biggest impact.

Mme Brooks: Je comprends que vous compétitionnez avec Churchill, qui s'intéresse au même marché.

Le sénateur Adams: J'ai travaillé à Churchill lorsque les Russes s'en venaient, dans les années 1950 et les années 1960.

Le sénateur Trenholme Counsell: Selon vous, quel rôle le port de Belledune jouera-t-il sur la côte Atlantique? Je sais ce qu'ils veulent, mais est-ce que vous croyez que cela se réalisera?

Mme Brooks: Je pense que Belledune a essayé d'acquérir un service de transport maritime à courte distance entre Belledune et Terre-Neuve l'année passée. Je ne suis pas certaine. Ce serait une voie plus rapide vers Terre-Neuve que l'option actuelle qui passe par Sydney, mais je n'en ai pas entendu parler davantage.

Le sénateur Trenholme Counsell: Est-ce qu'ils font du transport par navire actuellement? Je devrais savoir cela, étant donné que je viens du Nouveau-Brunswick, mais je ne le sais pas.

Mme Brooks: Oui, il y a un port de stockage.

Le sénateur Trenholme Counsell: Est-ce qu'il s'agit de bois d'œuvre ou de billots?

Mme Brooks: Je ne sais pas vraiment ce que Belledune fait comme opérations.

Le sénateur Johnson: Et quelles voies du transport maritime à courte distance à l'intérieur du pays et à l'échelle internationale sont les plus rentables pour améliorer la qualité de l'air et pour diminuer la congestion du transport par chemin de fer et par camion, la pollution par le bruit, la consommation de l'essence et le coût de l'entretien des routes? Je dis cela par rapport aux modifications politiques qui seront nécessaires pour faciliter le développement du transport maritime à courte distance sur ces réseaux.

Mme Brooks: Un des trois corridors les plus touchés par la congestion et pour lesquels le transport maritime à courte distance pourrait diminuer la congestion est le corridor I-5 sur la côte ouest. La frontière Blaine qui est située dans cette région est le quatrième plus important point de passage vers les États-Unis, et il y a beaucoup de congestion. On fait des investissements dans l'infrastructure, mais s'il était possible de diminuer la circulation de ce point de passage et des routes qui vont jusqu'à la région de Seattle, où je pense que le corridor I-5 est très touché par la congestion, alors ce serait une bonne solution.

Le deuxième endroit serait le pont Ambassador, qui est également assez touché par la congestion; s'il y avait un transport maritime qui pouvait alléger les problèmes de congestion dans cette région, ce serait bien. Mais il est presque impossible que cela se réalise tant que les Américains ne diminueront pas les taxes d'entretien du port. Actuellement, cette voie alimente le marché de l'automobile, et la taxe sur la valeur du cargo serait très élevée.

Le troisième point où il y a beaucoup de congestion, c'est le corridor I-95, dont nous avons déjà parlé ce soir. Pour atténuer la congestion, ce sont donc les endroits où le transport maritime aurait un grand impact.

I am not sure what the impact would be from an air quality point of view. There are some studies underway, but I am not sure what they are finding. The jury is still out on the quality of air because trucks emit some kinds of emissions that are not desirable, but vessels emit others. You get more sulphur emission and more acid rain from a vessel. However, if you are carrying a lot of cargo, you are better off with a vessel, which can carry more volume. In terms of the tonnage carried, you get lower emissions with a vessel.

Senator Johnson: I am sure you have heard of carbon footage. Attention is being paid to how much carbon is emitted every time a given person takes a flight.

Ms. Brooks: Yes.

Senator Johnson: The Prime Minister of Britain and Prince Charles among others were told a couple of weeks ago that they will be given their carbon footage record at the end of the year. To help the environment, everyone is supposed to plant a tree to deal with the amount of carbon he or she puts out.

With all the emissions going into the air, should we not be doing the same thing in this industry? Is that not realistic? At least as an individual you can say, "I am contributing something after taking 6,000 flights in the last year." Some of the trucking is atrocious.

Ms. Brooks: One of the biggest growth markets in transportation is the air cargo market; every time we order something from Amazon.com and it is delivered by FedEx, we have contributed to the air emissions problem.

Senator Johnson: All those carbons produce the greenhouse gases.

Ms. Brooks: If we as consumers would rather be less impulsive and not demand our goods tomorrow but demand our goods two weeks from now, we might find that they travelled by a more environmentally friendly method.

Senator Johnson: That is another avenue we could easily go down. How long can we sustain this consumerism in our society? Consumerism is worldwide. Look at China, for example.

Ms. Brooks: Transportation is a major beneficiary of that consumerism at this point in time.

Senator Johnson: Has the whole business of shipping made globalization possible?

Ms. Brooks: Absolutely.

Senator Johnson: What are we doing to ourselves? I would like you all to read Cormac McCarthy's new book called *The Road*. Read it, and you will not have to worry about transportation or anything else in the world.

Je ne sais pas vraiment quel impact il aurait sur la qualité de l'air. Des études sont en cours actuellement, mais je ne sais pas encore quels sont les résultats. On n'a pas la réponse en matière de qualité de l'air, car les camions émettent certains types d'émissions qui ne sont pas désirables et les navires en émettent d'autres types. Les navires émettent davantage de soufre, ce qui génère plus de pluies acides. Cependant, si vous transportez en gros volume, il est mieux de le faire par navire, car cela permet de transporter plus de marchandises. En termes de tonnes, les navires rejettent moins d'émissions.

Je suis certain que vous avez entendu parler de l'empreinte du carbone. On parle de la quantité de carbone qui est émise à chaque fois qu'une personne prend l'avion.

Mme Brooks : Oui.

Le sénateur Johnson : Le premier ministre de la Grande-Bretagne et le prince Charles, parmi d'autres, se sont fait dire qu'ils battraient des records avec leur empreinte du carbone d'ici la fin de l'année. Afin d'aider l'environnement, chaque personne est supposée planter un arbre afin d'atténuer la quantité de carbone qu'elle a émise.

Avec toutes les émissions qui sont rejetées dans l'atmosphère, ne devrions-nous pas faire la même chose avec cette industrie? Est-ce réaliste? Au moins, une personne peut dire qu'elle contribue après avoir pris l'avion 6 000 fois au cours de l'année. Le transport par camion génère beaucoup d'émissions.

Mme Brooks : L'un des plus grands marchés en croissance dans le transport est le transport de fret aérien; à chaque fois que nous commandons quelque chose de Amazon.com et que c'est livré par FedEx, nous contribuons au problème des émissions atmosphériques.

Le sénateur Johnson : Toutes ces émissions de carbone produisent des gaz à effet de serre.

Mme Brooks : Si nous, les consommateurs, étions moins impulsifs et n'exigerions pas de recevoir nos commandes le lendemain mais plutôt deux semaines plus tard, alors la marchandise serait peut-être transportée d'une manière qui respecte plus l'environnement.

Le sénateur Johnson : C'est une autre question que nous pourrions couvrir de long en large. Pendant combien de temps pouvons-nous soutenir le consumérisme de notre société? Ce consumérisme est un mouvement à l'échelle mondiale. Regardez la Chine, par exemple.

Mme Brooks : Le transport bénéficie largement de ce consumérisme actuellement.

Le sénateur Johnson : Toute cette activité commerciale de l'expédition a-t-elle rendu la mondialisation possible?

Mme Brooks : Absolument.

Le sénateur Johnson : Qu'est-ce que nous nous faisons? Je vous invite tous à lire le nouveau livre de Cormac McCarthy qui s'intitule *The Road*. Lisez-le, et vous ne vous ne inquiétez plus du transport, ni de rien d'autre dans le monde.

With respect to my wonderful province of Manitoba and the latest regarding Churchill, I am sure you are up to speed on the Russians — the Russians are coming to Hudson's Bay; they are anxious to develop this seaport. Can you give me your insight into this development?

Churchill is the most viable deep water port in the country. Is there potential there for the northern route? I know that we are losing polar ice and we are dealing with all those environmental conditions in the North now. Given all the congestion and so forth on other routes, do you think a northern route will ever happen?

Ms. Brooks: I am not especially current on Churchill, but I will make a couple of comments. I would imagine that Barry Prentice at the University of Manitoba will tell you airships are where it is at.

Senator Johnson: That is true.

Ms. Brooks: My second point would be that I believe there is a permafrost problem with Churchill which could affect getting cargo by land to and from Churchill. The warming may open up the ocean, but it might cause problems on the land side.

Senator Johnson: Global warming would melt the winter roads, so the whole thing is probably not a viable option.

Ms. Brooks: We are back to that first point I made regarding the Halifax-Hamilton route. If you are going to have a route, it has to be available 365 days a year, or the manufacturing community will not view it as a credible alternative. People in the U.S. think Prince Rupert is not smart but risky because they have a vision of the frozen part of the Canadian Rockies not taking care of their cargo in winter. I do not know if that is the case, but I am sure that CN is working its hardest to make sure that that is not a flaw in that route.

Senator Mercer: I guess we have just touched the tip of the iceberg here talking about Churchill and other ports. I want to go back to something you said earlier in response to Senator Phalen's question about the Strait of Canso. I believe the Strait of Canso has tremendous potential. You raised the issue of Americans' attitude to large bulk oil carriers coming into their harbours. The same holds for liquefied natural gas. We have seen that in Passamaquoddy Bay, and our willingness on the East Coast to accept natural gas terminals, or at least our apparent willingness.

Do you see this as a shift, on the East Coast at least, where some of our ports — not necessarily Halifax, but other ports — should be looking at, for future development, making themselves terminals for bulk oil carriers for liquefied natural gas? We have only talked about the Strait of Canso. There are other harbours along the coast that are attractive as well but that do not have the infrastructure behind them.

En ce qui a trait à ma merveilleuse province du Manitoba et à ce qui se produit à Churchill, je suis certain que vous êtes au courant au sujet des Russes — les Russes viennent à la Baie d'Hudson; ils ont hâte de développer ce port. Pouvez-vous me dire ce que vous pensez de ce développement?

Churchill est le port en eau profonde le plus viable du pays. Existe-t-il un potentiel pour un réseau nordique? Je sais que la glace polaire s'en va et que nous devons faire face à toutes ces conditions environnementales dans le nord actuellement. Étant donné les problèmes de congestion et autres qui touchent nos routes, croyez-vous qu'un réseau nordique pourrait être mis en place?

Mme Brooks : Je ne suis pas vraiment au courant de ce qui se passe avec Churchill, mais je vais faire deux commentaires. Premièrement, j'imagine que Barry Prentice, de l'Université du Manitoba, vous dira que le transport par avion est l'avenir.

Le sénateur Johnson : C'est vrai.

Mme Brooks : Deuxièmement, je crois qu'il y a un problème avec le pergélisol à Churchill, ce qui pourrait avoir un effet négatif sur le transport terrestre de fret en provenance ou en direction de Churchill. Le réchauffement peut ouvrir un passage dans l'océan, mais il peut causer des problèmes du côté terrestre.

Le sénateur Johnson : Le réchauffement climatique ferait fondre nos routes d'hiver, alors toutes ces choses ne sont probablement pas des options viables.

Mme Brooks : Nous en revenons au point de départ, lorsque je parlais de la voie Halifax-Hamilton. S'il faut un réseau, il doit être disponible 365 jours par année, sinon les manufacturiers n'aimeront pas cela. Les Américains pensent que Prince Rupert n'est pas une bonne idée, que c'est risqué, car ils croient que les parties hivernales des Rocheuses canadiennes ne sont pas bonnes pour le fret en hiver. Je ne sais pas si c'est le cas, mais je suis certaine que le CN fait de son mieux pour s'assurer que ce n'est pas un problème lors du transport dans cette voie.

Le sénateur Mercer : Je pense que nous venons de toucher seulement à la pointe de l'iceberg en parlant de Churchill et des autres ports. Je voudrais revenir à ce que vous avez dit plus tôt en réponse à la question du sénateur Phalen sur le détroit de Canso. Je pense que le détroit de Canso a un potentiel énorme. Vous avez parlé de l'attitude des Américains en ce qui a trait aux grands pétroliers qui viennent dans leurs ports. C'est la même chose pour le gaz naturel liquéfié. Nous avons été témoin de cela dans la Baie Passamaquoddy, et nous sommes prêts à accepter sur la côte est des terminaux de gaz naturel, ou du moins nous faisons semblant d'être prêts à les accepter.

Pensez-vous que c'est un changement, au moins sur la côte est, alors que certains de nos ports — pas nécessairement Halifax, mais d'autres ports — envisageraient éventuellement de devenir des terminaux pour des grands pétroliers ou navires-citernes transporteurs de gaz naturel liquéfié? Nous avons seulement parlé du détroit du Canso. Y a-t-il d'autres ports le long de la côte qui pourraient être intéressants à ce niveau, mais qui n'ont pas l'infrastructure nécessaire?

Ms. Brooks: I think Canso was in the right place at the right time in the development of the tanker business in the early 1990s because it had a Gulf refinery that had gone out of business, which means that it had in place the infrastructure to handle that oil. When the *Exxon Valdez* oil spill happened in Alaska, the Americans introduced the Oil Pollution Act of 1990 because they did not want another spill of the same magnitude inside their political boundaries.

Canso had the storage tanks and the deepwater access available to take advantage of that opportunity. A greenfield site is a different issue. Then you have to invest in oil tanks and everything else, whereas Canso already had that. They just happened to be ready when the opportunity was there, and it happened. I am not sure whether the business case exists for others to do the same. I think you do that on a case-by-case basis.

Senator Mercer: How about liquefied natural gas?

Ms. Brooks: Liquefied natural gas or LNG is different, because right now the Americans are happier with pipeline for liquefied natural gas. They do not want to see LNG tankers coming into populated centres on the East Coast. To me, the opportunity there is for pipeline as opposed to tankers.

Senator Johnson: I do not think we touched on policy changes you said might be a good idea for development of the operations on those routes. Have you proposed any federal policy changes that would be helpful for those congested domestic and international routes?

Ms. Brooks: For the short sea routes?

Senator Johnson: Yes, for the purposes of our study.

Ms. Brooks: The study we did last year on short sea shipping laid out a policy agenda that government could look at. Part of that was dealing with the U.S. on the harbour maintenance tax issue, in other words, having a negotiation. It is my belief that if Canada were to unite with Mexico and argue that there should be no harbour maintenance tax on all NAFTA-originating cargos, then we would end up with short sea development, because it is now currently paid by Americans on domestic traffic as well. They would end up spurring their own short sea industry, the Canadian-U.S. short sea industry, and the Mexican-U.S. short sea industry. I think that would go a long way. That would be a NAFTA exclusion. We suggested that as one possibility.

We suggested that customs not charge for development of new facilities. The current grandfathering means that there is no creativity in route development, and then we get route

Mme Brooks : Je crois que Canso était au bon endroit au bon moment lors du développement du commerce des pétroliers au début des années 1990, car une raffinerie dans le golfe avait fermé ses portes; cela a généré de la place pour les pétroliers. Lorsque l'accident du *Exxon Valdez* a eu lieu en Alaska, les Américains ont adopté la Oil Pollution Act of 1990, car ils ne voulaient pas qu'un autre déversement de la même magnitude se produise à l'intérieur de leurs frontières.

Canso possède des réservoirs de stockage et une possibilité d'accès en eau profonde qui lui permet de tirer avantage de ces possibilités. Si l'on parle d'un nouveau site, c'est une autre question. Il faut alors investir dans des réservoirs, et cetera, alors que Canso possède déjà toute cette infrastructure. Canso était prêt au bon moment. Mais je ne sais pas vraiment quelles sont les possibilités d'affaire pour les autres ports à ce sujet. Je crois que c'est différent dans chaque cas.

Le sénateur Mercer : Qu'en est-il du gaz naturel liquéfié?

Mme Brooks : Le gaz naturel liquéfié, ou le GNL, c'est une autre question, car actuellement, les Américains sont plus à l'aise avec l'idée d'un pipeline de gaz naturel liquéfié. Ils ne veulent pas voir des navires-citernes remplis de GNL faire escale dans des centres où il y a une population nombreuse, sur la côte est. Pour moi, l'avenir se situe dans les pipelines, et non dans les navires-citernes.

Le sénateur Johnson : Je ne pense que nous avons parlé des changements politiques qui pourraient, selon vous, être apportés pour le développement des opérations sur ces réseaux. Avez-vous proposé au gouvernement fédéral des modifications de politiques qui pourraient aider à atténuer la congestion des routes au pays et à l'échelle internationale?

Mme Brooks : Vous parlez du réseau du transport maritime à courte distance?

Le sénateur Johnson : Oui, c'est le sujet de notre étude.

Mme Brooks : L'étude que nous avons effectuée l'année dernière sur le transport maritime à courte distance nous a amenés à établir un programme politique qui pourrait être examiné par le gouvernement. Nous avons notamment abordé la question de la taxe d'entretien des ports américains autrement dit, nous suggérons de négocier. Je pense que si le Canada s'unissait avec le Mexique pour dire aux Américains qu'ils ne devraient pas y avoir de taxe d'entretien pour tous les cargos provenant des pays de l'ALENA, cela favoriserait le développement du transport maritime à courte durée, car actuellement, ce sont les Américains qui paient pour le transport intérieur. Cela favoriserait leur propre industrie du transport maritime à courte distance, l'industrie Canada-États-Unis ainsi que l'industrie Mexique-États-Unis. Je crois qu'une exclusion dans le cadre de l'ALENA serait très favorable. Nous avons suggéré cela.

Nous avons suggéré que les douanes ne perçoivent pas de tarifs pour le développement de nouvelles installations. En raison des clauses actuelles sur les tarifs acquis, il n'est pas possible de faire

congestion and complaints. We suggested alleviating that customs charge for establishing new services.

There is a problem with the Department of Homeland Security's marine notification requirements for truck and air. The notification requirements are very short. With marine, you have to announce 24 hours before loading, which effectively limits you to very slow-moving cargo. As we found on the East Coast, the lobster is still in the water at the time you have to tell the department how many will be going by water. It is a little hard to meet that term and condition.

We also considered the need to remove whatever policy impediments become more obvious when you get rid of the things you know are definitely impediments. Usually what happens with policy changes is that when you change the stuff that is really obvious, the stuff that is not so obvious suddenly becomes apparent, and I think that is probably a good approach to take.

Senator Zimmer: Professor, my question is in conjunction with what Senator Johnson asked you about the viability of Churchill. There has always been discussion about inland ports, Winnipeg and Saskatoon. What is your opinion on inland ports if, in fact, Churchill were viable?

Ms. Brooks: I think the phrase "inland ports" does not refer to ports like Churchill. Americans call any place that is an access point a port. Sweetwater, Montana, is a port in American terminology. Inland ports are places where cargo is exchanged. Marine containers that come in then travel inland by rail, arrive at an inland port and are loaded into trucks. The Americans use the phrase to designate an exchange point. That means that Churchill is not in the location that it would need to be.

One could have an inland port in Saskatchewan, for example, servicing traffic that comes from Vancouver or Prince Rupert, and the same with Winnipeg. You would have an inland port somewhere along a rail line, if you are following the American use of that phrase. We have just accepted that phrase as Canadian, when we think of ports as having water.

Senator Eyton: When you were responding to Senator Johnson, you referred to a study. I want to be sure we have a copy of that study.

Ms. Brooks: The study I was talking about on short sea is publicly available on the web. I could supply the web address for the record now. It is www.management.dal.ca/Research/ShortSea.php. That will take you directly to the page. You can download it. I am sure that you could also get a copy of the study from Transport Canada, which has one.

preuve de créativité dans le développement de nouvelles voies, ce qui se traduit par de la congestion et des plaintes. Nous avons suggéré de diminuer les tarifs pour l'établissement de nouveaux services.

Il y a un problème avec l'exigence de préavis maritime du Département de la sécurité intérieure en ce qui a trait au transport par camion et par avion. L'exigence de préavis est très serrée. Dans le transport maritime, il faut annoncer 24 heures à l'avance avant de faire un chargement, ce qui constitue un obstacle pour le transport par fret, qui est très lent. Comme nous l'avons vu sur la côte est, le homard est encore dans l'eau au moment où il faut aviser le département du nombre de transporteurs qui emprunteront la voie. C'est un peu difficile de respecter ces conditions.

Nous avons également abordé la nécessité d'enlever toutes les contraintes politiques qui sont clairement des contraintes. Habituellement, lorsqu'il y a des modifications d'orientation politique, l'on modifie les choses qui sont vraiment évidentes et alors les choses moins évidentes prennent soudain de la valeur, et je crois que ce serait une bonne approche à prendre.

Le sénateur Zimmer : Ma question est liée avec ce que le sénateur Johnson a demandé au sujet de la viabilité de Churchill. Il y a toujours eu des discussions au sujet des ports intérieurs, à Winnipeg et à Saskatoon. Que pensez-vous des ports intérieurs, dans un scénario où Churchill serait viable?

Mme Brooks : Je pense que le terme « port intérieur » ne s'applique pas à un port comme Churchill. Pour les Américains, tout point d'accès est un port. Sweetwater, au Montana, est un port selon les Américains. Les ports intérieurs sont des endroits où l'on peut échanger des cargos. Les conteneurs maritimes qui sont apportés puis transportés par chemin de fer arrivent à un port intérieur et sont chargés dans des camions. Les Américains utilisent ce terme pour désigner les plaques tournantes. Cela signifie que Churchill est situé dans un emplacement où il ne devrait pas être.

Il serait possible d'avoir un port intérieur en Saskatchewan, par exemple, qui desservirait le transport provenant de Vancouver ou de Prince Rupert, et aussi à Winnipeg. Il serait possible d'avoir un port intérieur le long d'une voie ferrée, selon la terminologie américaine. Nous venons juste d'accepter ce terme au Canada, alors que nous avons dans l'idée que les ports sont situés sur un plan d'eau.

Le sénateur Eyton : Dans votre réponse à la question du sénateur Johnson, vous avez parlé d'une étude. J'aimerais m'assurer que nous avons bien un exemplaire de cette étude.

Mme Brooks : L'étude dont j'ai parlée porte sur le transport maritime à courte distance et est disponible dans Internet. Je peux vous fournir l'adresse du site. C'est www.management.dal.ca/Research/ShortSea.php. Vous pouvez ainsi accéder directement à l'étude, et elle peut être téléchargée. Je suis certaine que vous pouvez également obtenir une copie de l'étude auprès de Transports Canada.

Senator Eyton: How long is "short?" When does short sea become long and out of the parameter?

Ms. Brooks: Transport Canada has had this argument in-house a fair bit and came up with a definition of anything not transoceanic, so you could have short sea to Mexico.

The Chairman: Thank you very much for your contribution, which is very important to our study.

The committee adjourned.

OTTAWA, Tuesday, February 6, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m. to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (Chairman) in the chair.

[English]

The Chairman: We are examining the current and potential future containerized traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway, east coast and central container ports, and related current and appropriate future policies.

Our witness this morning is Clare Kirkland, Director of Strategic Development, Regina Regional Economic Development Authority, RREDA.

Welcome to our committee, Mr. Kirkland. We will be pleased to hear from you and then I am sure senators will have a few questions.

Clare Kirkland, Director of Strategic Development, Regina Regional Economic Development Authority: My presentation is fairly simple. I hope to be able to impart that, beneath this presentation, is a powerful concept and something we have come to understand over the last couple of years of working with the industry in Saskatchewan.

I should note that the Regina Regional Economic Development Authority is a creature of the city. It is a non-profit corporation that also receives modest funding from the Province of Saskatchewan. Increasingly, as we work more and more with industry, we receive funding from industry as well as from the federal government.

This presentation is about a 21st-century opportunity. Essentially, the idea we want to present is that Canada sits in a number of ways in an ideal location to capture the growth in the North American container trade.

Le sénateur Eyton : Qu'entend-on par courte distance? À partir de quelle distance on ne parle plus de transport maritime à courte distance?

Mme Brooks : Transports Canada s'est déjà penché sur cela il y a un certain temps et a élaboré une définition : tout transport qui n'est pas transocéanique. Un transport jusqu'à Mexico est donc un transport maritime à courte distance.

Le président : Merci beaucoup de votre contribution, c'est très important pour notre étude.

La séance est levée.

OTTAWA, le mardi 6 février 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 32 pour étudier, en vue d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (présidente) occupe le fauteuil.

[Traduction]

La présidente : Nous étudions le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et les politiques actuelles et futures à cet égard.

Notre témoin ce matin est Clare Kirkland, directeur du développement stratégique, Regina Regional Economic Development Authority, RREDA.

Bienvenue, monsieur Kirkland. Nous avons hâte de vous entendre, et je suis persuadée que les sénateurs auront quelques questions à vous poser.

Clare Kirkland, directeur du développement stratégique, Regina Regional Economic Development Authority : Mon exposé est assez simple. J'espère pouvoir vous faire comprendre qu'à la base de cet exposé, il y a un puissant concept et quelque chose que nous sommes arrivés à comprendre au cours de nos quelques dernières années de collaboration avec l'industrie en Saskatchewan.

Je précise que la Regina Regional Economic Development Authority est une créature de la ville. Il s'agit d'une société à but non lucratif qui bénéficie d'un modeste financement de la part de la province de Saskatchewan. Nous travaillons de plus en plus avec l'industrie et celle-ci nous accorde de plus en plus de financement, tout comme le gouvernement fédéral.

Cet exposé porte sur les possibilités du XIX^e siècle. Essentiellement, nous voulons démontrer que le Canada, de bien des façons, est situé à un endroit idéal pour profiter de la croissance dans le marché nord-américain des conteneurs.

I want to make some fundamental observations. First, since the Second World War, there has been sustained growth in gross domestic product, GDP. Growth in GDP has been exceeded by the growth in trade globally. The rate of growth of trade has been exceeded by the rate of growth in container traffic. That is due, obviously, to the growth of trade and to the fact that containers are comparatively about a generation old as a technology and have increased their share of trade. It is important to understand that trade increases faster than GDP and container trade increases even faster than aggregate trade.

Second, I want to talk about the technology of the ships. If you had asked people five years ago what the ship orders would be, they would not have been able to project accurately. The economies of scale are so powerful that we are now talking about ships multiple the size they were in the past. This has an important effect on the trade network. The larger the ships become, the fewer the ports can handle them and the more important it is for the ships to be unloaded efficiently. Globally, and North America is affected, this leads to a few key cities, a few key nodes in the network, emerging as the 21st century ports.

Not surprisingly, our concentration is predominantly to the West Coast, although we move significant amounts of pulse crops through Montreal across the Atlantic. On the West Coast, the major port is Los Angeles, with Long Beach and Vancouver being a second tier. However, Vancouver is doing an excellent job of organizing and investing to increase its capacity and I will discuss that later.

Can we organize to capture a share of this growth? Let us look at the globe. I will talk about trade route distances. I am not suggesting that is a dominant factor. It is an important factor with many other factors at play as well.

One of the difficulties in getting the public to understand this opportunity is that people look at their traditional flat maps with the Mercator projection, which distorts our view of the world. On your computer, look on 'Google Earth' and rotate the globe. If you are coming across the Pacific Ocean to North America from Tokyo or Shanghai, the shortest distance is to come to the West Coast of Canada through Prince Rupert and Vancouver. It is significantly shorter than the route through Los Angeles. If you get an actual globe and attach a string from Shanghai to Chicago, it passes through southern Saskatchewan. If you do the same thing on the East Coast, you will find that the shorter route to North America from the Suez or the English Channel is via the East Coast.

Let us look at what is happening to the growth potential. I will show you a number of slides from a report that is currently in draft form. We expect it to be finalized in the next week or two. It has been completed by John Vickerman of TranSystems Corporation. We brought him to Regina last year where we

J'aimerais faire quelques observations fondamentales. Premièrement, depuis la Seconde Guerre mondiale, le produit intérieur brut (PIB) a cru de façon constante. La croissance dans le commerce mondial surpasse la croissance du PIB. Le taux de croissance du trafic conteneurisé surpasse le taux de croissance du commerce. Cela est dû, évidemment, à la croissance du commerce et au fait que la technologie des conteneurs existe depuis environ une génération et qu'elle a accru sa part du marché. Il est important de comprendre que le commerce augmente plus rapidement que le PIB et que le marché des conteneurs augmente encore plus rapidement que le commerce dans son ensemble.

Deuxièmement, j'aimerais parler de la technologie des navires. Si vous aviez demandé il y a cinq ans ce que seraient les commandes de navires, personne n'aurait pu le prévoir avec précision. Les économies d'échelle sont si importantes que nous parlons maintenant de navires de multiples fois plus gros que dans le passé. Ce phénomène a eu une importante répercussion sur le réseau du commerce. Plus les navires sont gros, moins il y a de ports qui peuvent les accueillir et plus il est important de les décharger efficacement. Sur le plan mondial, et l'Amérique du Nord est touchée, cela nous mène à quelques villes clés, quelques importants pôles dans le réseau qui seront les ports du XIX^e siècle.

Notre activité est surtout concentrée sur la côte ouest, ce qui n'est pas surprenant, bien que d'importants volumes de récoltes de légumineuses traversent l'Atlantique via Montréal. Sur la côte ouest, le plus important port est Los Angeles, Long Beach et Vancouver étant au deuxième rang. Cela dit, Vancouver fait un excellent travail d'organisation et d'investissement pour accroître sa capacité et j'aborderai cette question tout à l'heure.

Pouvons-nous nous organiser pour avoir une part de la croissance? Voyons la planète. Je parlerai de la longueur des routes commerciales. Je ne veux pas dire que c'est là un facteur prépondérant. C'est un facteur important parmi tant d'autres.

L'une des difficultés lorsqu'il s'agit d'expliquer ces possibilités, c'est que les gens regardent leurs cartes conventionnelles avec projection de Mercator, ce qui déforme notre vision de la planète. Sur votre ordinateur, allez à Google Earth et faites tourner la planète. Si vous traversez l'océan Pacifique depuis Tokyo ou Shanghai jusqu'en Amérique du Nord, le point le plus près sera la côte ouest du Canada, à Prince Rupert puis Vancouver. Cette route est beaucoup plus courte que celle qui va à Los Angeles. Si vous prenez un globe terrestre et que vous tirez une ligne droite entre Shanghai et Chicago, elle passera par le sud de la Saskatchewan. Si vous faites la même chose du côté est, vous verrez que le chemin le plus court pour atteindre l'Amérique du Nord depuis le Canal de Suez ou la Manche passe par la côte est.

Voyons ce qui arrive au potentiel de croissance. Je vais vous montrer des diapositives tirées d'un rapport provisoire. Il devrait être terminé d'ici une ou deux semaines. Il a été préparé par John Vickerman de TranSystems Corporation. Nous l'avons fait venir l'année dernière à Regina, où nous avons organisé une conférence

organized a national conference on the container system and he was one of the key people, among others. He really got people excited about this concept.

On this graph of the containerized trade in the Canadian ports, you will notice a favourable growth rate. Other than a little hiccup in 2001, there has been an exponential growth rate, basically doubling every eight to 10 years. So the growth rate has been substantial.

You will notice that Vancouver is now around 4.5 million tonnes. If we look at Los Angeles and Long Beach, you will notice that they are up around 15 million tonnes, substantially larger than Vancouver. However, it is conceivable that, on the West Coast, we have the capacity in the future to get a portion of this traffic to come to us.

I also want to bring to your attention an article from the February 1 edition of the *Journal of Commerce*, which is one of the major trade magazines in the United States. The article states that West Coast ports — that is, West Coast U.S. ports — handled 15.4 metric TEUs, which are 20-foot equivalent units, in 2006, an increase of 8 per cent on surging U.S.-Asia trade that shows no signs of slowing.

That is the essential message that Mr. Vickerman has. He somewhat flamboyantly calls this a trade tsunami. His argument is that inexorable forces cause that trade to increase and it is something we could plan on and organize to capture.

Let us look at the network advantages. Looking at this map, imagine you have the advantage of accessing North America via ships from the West Coast and the East Coast and then look at the rail network in Canada, which is ideally configured to be able to serve the massive markets in the industrial Midwest.

I would also say that is true for both CN and CP. In southern Saskatchewan, we particularly look at the possibility of taking part of the traffic from the West, assembling and marshalling trains in southern Saskatchewan, and running them via the Soo line between Minneapolis and Chicago.

We returned back two weeks ago from an event we organized in Vancouver for a few dozen of the industry leaders — the railways, shippers and others. We sought their interest in this opportunity and proposed that we should organize nationally in order to address the opportunity. These are the questions we are asking ourselves. Are we designing our major ports to be able to handle these large ships, which are now in the 8,000-and-up, 20-foot units?

Part of the challenge in places like Vancouver is do we properly value the reduction in urban congestion resulting from more expeditious freight systems that reduce truck movements in the city?

As an aside, in RREDA we entertain and encourage people with an interest in foreign direct investment. It is startling to listen to the business people from China. They are growing quite successfully, largely on the basis of providing assembly and

nationale sur le système de conteneurs, et il était l'une des personnes clés, parmi d'autres. Il a vraiment suscité l'enthousiasme à propos de ce concept.

Sur ce graphique du commerce par conteneurs dans les ports canadiens, vous remarquerez un taux de croissance favorable. Exception faite d'un léger repli en 2001, la croissance a été exponentielle et a pratiquement doublé tous les huit à dix ans. Le taux de croissance est donc considérable.

Vous remarquerez que le volume à Vancouver est maintenant autour de 4,5 millions de tonnes. Si vous regardez Los Angeles et Long Beach, vous noterez que le volume est d'environ 15 millions de tonnes, soit beaucoup plus qu'à Vancouver. Or, il est concevable que sur la côte ouest, nous aurons la capacité voulue pour attirer une partie de ce trafic vers nous.

J'aimerais également attirer votre attention sur un article dans l'édition du 1^{er} février du *Journal of Commerce*, l'une des plus importantes revues de commerce aux États-Unis. On y lit que les ports de la côte ouest — des États-Unis — ont manutentionné 15,4 millions d'EVP (équivalent vingt pieds) en 2006, soit une augmentation de 8 p. 100 dans le commerce entre les États-Unis et l'Asie, un commerce en forte croissance et qui ne montre aucun signe de ralentissement.

C'est là l'essentiel du message de M. Vickerman. Il appelle cela, un peu exagérément, un tsunami du commerce. Selon lui, des forces implacables font croître ce commerce et nous devrions planifier et nous organiser pour en bénéficier.

Voyons les avantages des réseaux. En regardant cette carte, imaginez que vous avez l'avantage d'avoir accès à l'Amérique du Nord par navire sur la côte ouest et la côte est et regardez le réseau ferroviaire au Canada, dont la configuration est idéale pour desservir les immenses marchés du Midwest industriel.

Je dirais aussi que cela vaut autant pour le CN que pour le CP. Dans le sud de la Saskatchewan, nous examinons en particulier la possibilité de tirer profit du trafic de l'Ouest en triant et en assemblant des trains dans le sud de la Saskatchewan et en les faisant circuler par la Soo Line entre Minneapolis et Chicago.

Nous sommes rentrés il y a deux semaines d'un événement que nous avons organisé à Vancouver pour quelques dizaines de chefs d'entreprise — chemins de fer, transporteurs et autre. Nous voulions connaître leur intérêt pour cette possibilité et avons proposé de nous organiser à l'échelle nationale pour en tirer profit. Ce sont là les questions que nous nous posons. Concevons-nous nos principaux ports de façon à ce qu'ils puissent accueillir ces gros navires, dont la capacité est maintenant de 8 000 EVP et plus?

Il faut nous demander si, dans des endroits comme Vancouver, nous évaluons bien la réduction de la congestion urbaine que permettent les réseaux de fret plus rapides en réduisant le nombre de camions dans la ville?

Par ailleurs, à la RREDA, nous accueillons et encourageons des gens qui manifestent de l'intérêt pour l'investissement étranger direct. Il est étonnant d'entendre les gens d'affaires de Chine. Leur croissance est très bonne, grâce en grande partie aux activités

manufacturing for OECD nations. They are talking about the next wave — they want the larger margins on the top from retail, not the small margins on the bottom from manufacturing.

It looks as if another wave will come from Asia where they organize, through partnerships or directly through their own corporations, to deliver products to market. For example, a while back, a company came in and wanted to produce graders used for road construction and maintenance. This would be competing against major companies like Caterpillar and Champion. They would come in with their own Chinese-manufactured grader, their own brand name, and set up their own assembly yards and distribution systems. We think that is coming so there is an opportunity for Canada to play a role in the growth of distribution and assembly between Asia and the major markets in North America.

The Chairman: In the United States in 2004, only three main ports had excess capacity. Global trade is growing rapidly on the North American continent and it is no exception to the rules. Americans are already making investments in order to improve delivery times and port capacities through both private and state funds.

Things are changing quickly in the world of container trade. We learn that more and more as we go on with this study. The Port of Prince Rupert has already announced a partnership with CN and Maher Terminals of New York to create a Midwest express corridor for intermodal trade with Asia. The total investment is in the neighbourhood of \$400 million. Prince Rupert could be a very competitive option when compared with U.S. ports in the South, but we need to be ready in terms of port and landside infrastructures.

How quickly should we move to ensure Canada will benefit from the current trend?

Mr. Kirkland: We suggest moving as fast as we practically can. We agree that a few American ports are reaching capacity. The major port, L.A. Long Beach on the West Coast, still has excess capacity, but the rate of growth is such that it will hit its capacity quickly.

In the last five to 10 years, some of the investments they made to increase capacity have not been as effective as they had hoped. When they look at adding land and capacity at a port, there are serious congestion and environmental costs.

Therefore, the faster we move, the more we will be able to establish ourselves as a country with these major nodes that can be effective into the 21st century. Then the minor ports around North America would become ports for short sea shipping, serving the major ports. We argue we should be moving quickly.

Senator Tkachuk: I was at that meeting in Vancouver which was interesting.

d'assemblage et de fabrication pour les pays de l'OCDE. Ils parlent de la prochaine vague — ils veulent les importantes marges de la vente au détail et non les petites marges du secteur manufacturier.

Il semble qu'il y aura une autre vague en provenance de l'Asie, où les gens s'organisent, dans le cadre de partenariats ou de leurs propres entreprises, pour alimenter le marché. Par exemple, il y a quelque temps, des représentants d'une entreprise se sont présentés et voulaient vendre des niveleuses pour la construction et l'entretien des routes. Ce serait là de la concurrence pour d'importantes entreprises, notamment Caterpillar et Champion. Ils arriveraient avec leur propre niveleuse de construction chinoise, leur propre marque, et ils établiraient leurs propres installations d'assemblage et leurs propres réseaux de distribution. Nous pensons que cela s'en vient et que le Canada a l'occasion de prendre part à la croissance dans les activités de distribution et d'assemblage entre l'Asie et les principaux marchés de l'Amérique du Nord.

La présidente : Aux États-Unis en 2004, seulement trois grands ports avaient un excès de capacité. Le commerce mondial croît rapidement sur le continent nord-américain et ce n'est pas une exception à la règle. Les Américains font déjà des investissements pour améliorer les délais de livraison et la capacité des ports, et ce, tant en fonds privés qu'en fonds publics.

Les choses changent rapidement dans le marché des conteneurs. Nous le constatons de plus en plus au fur et à mesure que progresse cette étude. Les responsables du port de Prince Rupert ont déjà annoncé un partenariat avec le CN et Maher Terminals de New York en vue de créer un couloir exprès pour le commerce intermodal avec l'Asie. L'investissement total est autour de 400 millions de dollars. Prince Rupert pourrait être une solution de rechange très concurrentielle en comparaison des ports du sud, aux États-Unis, mais nos infrastructures portuaires et côtières doivent être prêtes.

Faut-il agir rapidement pour nous assurer que le Canada tirera profit de la tendance actuelle?

M. Kirkland : Nous croyons qu'il faut agir le plus rapidement possible. Nous reconnaissons que quelques ports américains atteignent leur capacité. Le principal port, L.A. Long Beach sur la côte ouest, a toujours un excès de capacité mais le taux de croissance est tel qu'il atteindra sa pleine capacité rapidement.

Au cours des cinq à dix dernières années, certains des investissements réalisés pour accroître la capacité n'ont pas eu les effets escomptés. Lorsqu'il s'agit d'agrandir la superficie d'un port et d'accroître sa capacité, les coûts liés à la congestion et à l'environnement sont élevés.

Par conséquent, plus nous agissons rapidement, plus nous pourrions nous établir comme pays possédant ces importants pôles qui peuvent être efficaces au XIX^e siècle. Les ports de moindre importance en Amérique du Nord serviraient alors au transport maritime à courte distance et desserviraient les grands ports. Nous sommes d'avis qu'il faut agir rapidement.

Le sénateur Tkachuk : J'ai assisté à une intéressante réunion à Vancouver.

One of the things we want to accomplish in this study is to look at where the containers are moving to. From time to time in your presentation, you mentioned Chicago. It comes up everywhere. Can you explain to us what the significance of Chicago is in the movement of containers in North America?

Mr. Kirkland: First, in terms of freight handling, Chicago is the third largest in the world. Singapore and Hong Kong are larger and Chicago is third, obviously not due to the ocean but because of other modes.

Unlike Canada, which has national railways, the Mississippi divides the sets of railways in the United States. A major port like Chicago ends up being the interface between the eastern and western railways. The trade description of Chicago is that it is a "black hole." What is meant by this term is that there is all this massive trade coming in from the East and the West and, to sort it out, is a two- or three-day black hole.

That is another advantage Canada has. Using the Soo Line, we come directly into Chicago. We can serve the people in the Midwest without getting caught up in that rail interchange.

Senator Tkachuk: Does Chicago act for containers like Atlanta acts for UPS and those large delivery companies? Do the containers arrive and are distributed throughout North America from there? Are they unpacked there as well or are they simply sent on to other markets, whether it is New York, Atlanta or Toronto?

Mr. Kirkland: Just about every combination happens in Chicago. If we think about some of the major flows, obviously Europe comes in from the East but Asia can go both ways. It can come across the Pacific, or for a slightly greater distance, you can go to the Suez route — and those routes and liners compete.

If you are moving goods into the East Coast and inland some distance from there, that all comes typically via the East Coast. For containers moving to and from Asia and North America, coming in via the Pacific route is still strongly favoured in the Chicago area.

For instance, Wal-Mart recently participated in an industrial park west of Chicago. They put up a three-million square-foot distribution centre. That would be for materials coming in, being organized into various stores and going out by truck.

I do not know if anyone has recently driven on the roads in and around Chicago. You would not believe the number of five-axle trucks carrying containers driving in and around that area. They vastly outnumber the number of cars on the road.

Those distribution centres, such as the one I talked about with Wal-Mart, are moving out because they want to have space for large buildings and be able to optimize the road and rail network so they can get out of those congested areas. That is the opportunity for us.

L'un des objectifs de cette étude consiste à savoir où les conteneurs sont acheminés. De temps en temps dans votre exposé vous parlez de la ville de Chicago. Elle revient sans cesse. Pouvez-vous nous expliquer l'importance de Chicago dans le transport par conteneurs en Amérique du Nord?

M. Kirkland : Tout d'abord, en ce qui concerne la manutention de fret, Chicago arrive au troisième rang dans le monde. Singapour et Hong Kong sont plus importants et Chicago arrive troisième, évidemment pas à cause de la mer mais à cause d'autres modes.

Contrairement au Canada, où il y a des chemins de fer nationaux, aux États-Unis les réseaux ferroviaires sont séparés par le Mississippi. L'important port qu'est Chicago devient donc l'interface entre les réseaux ferroviaires de l'est et de l'ouest. Chicago est d'ailleurs décrit comme un « trou noir » du commerce parce qu'il y arrive d'énormes volumes de marchandise en provenance de l'est et de l'ouest et que pour en faire le tri, il faut compter deux ou trois jours où tout est dans le noir.

C'est là un autre avantage que possède le Canada. En utilisant la Soo Line, nous entrons directement à Chicago. Nous pouvons desservir la population du Midwest sans nous empêtrer dans cette interconnexion ferroviaire.

Le sénateur Tkachuk : Les conteneurs sont-ils traités à Chicago comme le sont UPS et les grandes entreprises de livraison à Atlanta? Les conteneurs y sont-ils reçus et distribués dans toute l'Amérique du Nord? Y sont-ils déballés ou simplement acheminés à d'autres marchés, par exemple New York, Atlanta ou Toronto?

M. Kirkland : On y voit à peu près de tout. Si l'on songe aux principaux axes, l'Europe arrive évidemment de l'est mais l'Asie peut venir des deux côtés. Elle peut traverser le Pacifique ou emprunter la route de Suez, qui est un peu plus longue — et ces deux routes sont en concurrence.

Si vous avez des marchandises destinées à la côte est et à quelque distance à l'intérieur du continent, tout cela arrive évidemment par la côte est. Dans le cas des conteneurs qui transitent entre l'Asie et l'Amérique du Nord, la route du Pacifique est toujours grandement préférée dans la région de Chicago.

Par exemple, Wal-Mart s'est récemment installée dans un parc industriel à l'ouest de Chicago. L'entreprise y a construit un centre de distribution de trois millions de pieds carrés. La marchandise y arrive, est triée par magasin et repart par camion.

J'ignore si quelqu'un a récemment emprunté les routes dans la région de Chicago. Le nombre de camions à cinq essieux transportant des conteneurs dans cette région est incroyable. Ils sont beaucoup plus nombreux que les voitures sur la route.

Ces grands centres de distribution, comme celui de Wal-Mart dont je viens de parler, déménagent à l'extérieur parce qu'ils veulent avoir suffisamment d'espace pour de gros immeubles et pouvoir optimiser les réseaux routier et ferroviaire afin de sortir de ces zones congestionnées. C'est une occasion pour nous.

Senator Tkachuk: The opportunity is to capture some of those containers heading to Chicago from either Vancouver — or, in the future, Prince Rupert — and pick them up in Edmonton, Saskatoon, Regina, Moose Jaw, et cetera. I know there are a lot of people talking about this. That is the objective.

Married to that would be what to put in those containers to ship back once they are emptied. Do you see urban areas in the West as tiny Chicagos in the sense that they would be doing a little sorting of their own and trucking it out, or do you think there are opportunities for unpacking and capturing the whole load there?

Mr. Kirkland: I think there are opportunities in terms of distribution, assembly and also concerning outbound. Let me talk about assembly.

Increasingly, goods such as cars and airplanes are manufactured from pieces that come from a number of locations, which is phenomenal. We have an advantage in having locations in North America where those basic components may be made around the world but are brought in and assembled from various trade flows and then distributed to the market.

In addition, we have major bulk movement in Saskatchewan, almost all of which goes out with hopper cars on trains. Increasingly, the higher-valued pulses such as oilseeds and malting barley travel in cans. About 50,000 20-foot units are exported in that way.

Imagine that process continuing in a place like China where, in the past, flour mills were on tight water but, increasingly, the people who want to process grains and oilseeds are actually inland because locating on tight water is too expensive. Therefore, they want to receive their goods in containers. Currently, we are told by the people in China we are not adequately responding to that.

If you imagine the tens of millions of tonnes of grains and oilseeds produced in Saskatchewan and a small portion of that trade switching to containers, we would run into the problem faced by most people in the middle of the continent who can not get empty containers.

We are looking at acquiring assembly customers who would bring in — in our case we would need high-strength 20-foot containers — product in those types of cans so we can have the empty containers and move products out. That product could include things like potash.

We think there is potential for large increases in the number of loaded containers that leave Saskatchewan. Our challenge is to find a way to balance that flow. When we look at inbound traffic, we want to find ways to do distribution and assembly so it will have long-term sustainability in terms of serving the U.S. Midwest.

Senator Tkachuk: One other thing we are trying to accomplish is to develop expertise from a parliamentary point of view on ports and this phenomenon of containerization that is exploding trade across the world.

Le sénateur Tkachuk : Il s'agit de prendre certains de ces conteneurs en route pour Chicago depuis Vancouver — ou éventuellement Prince Rupert — et de les recueillir à Edmonton, Saskatoon, Regina, Moose Jaw, et cetera. Je sais que beaucoup de monde en parle. C'est cela l'objectif.

On pourrait se demander aussi ce qu'on pourrait mettre dans ces conteneurs pour les retourner une fois qu'ils auront été vidés. Y a-t-il des régions urbaines dans l'Ouest, de petits Chicago, qui feraient un peu de tri et d'acheminement par camion, ou croyez-vous qu'on puisse déballer toute la charge et la traiter sur place?

M. Kirkland : Je crois qu'il y a des possibilités en matière de distribution, d'assemblage et aussi d'acheminement. Permettez-moi de parler d'assemblage.

De plus en plus de marchandises, par exemple des voitures et des avions, sont fabriquées à partir de pièces qui proviennent de divers endroits, ce qui est phénoménal. Nous avons la chance d'avoir des endroits en Amérique du Nord où des composantes fabriquées ailleurs dans le monde peuvent être acheminées et assemblées grâce à divers flux commerciaux et peuvent ensuite être distribuées sur le marché.

En outre, nous avons beaucoup de transport en vrac en Saskatchewan, la quasi totalité étant acheminée par wagon-trémie. De plus en plus les légumineuses à grain, par exemple les oléagineux et l'orge brassicole, sont expédiées en boîtes. Environ 50 000 EVP sont exportés de cette façon.

Imaginez ce processus se poursuivant, par exemple, en Chine, où les moulins à farine du passé étaient actionnés par la marée, mais les gens qui veulent traiter le grain et les graines oléagineuses s'installent de plus en plus à l'intérieur des terres parce que s'installer là où il y a des marées coûte trop cher. Ils veulent donc recevoir leurs marchandises dans des conteneurs. Les gens en Chine nous disent que nous ne répondons pas adéquatement à cette exigence.

Imaginez que si une petite partie des dizaines de millions de tonnes de grains et de graines oléagineuses produites en Saskatchewan était transportée en conteneurs, nous ferions face au même problème que la plupart des gens au milieu du continent qui ne peuvent avoir de conteneurs vides.

Nous cherchons à avoir des clients assembleurs qui apporteraient — dans notre cas, il nous faudrait des conteneurs de 20 pieds renforcés — des produits dans ces types de boîtes afin que nous puissions avoir des conteneurs vides pour expédier des produits. Il pourrait s'agit, par exemple, de potasse.

Nous croyons qu'il peut y avoir une importante augmentation du nombre de conteneurs chargés quittant la Saskatchewan. La difficulté consiste à trouver une façon d'équilibrer ce flux. En ce qui concerne les marchandises entrantes, nous voulons trouver des façons de faire de la distribution et de l'assemblage de manière durable en ce qui concerne la desserte du Midwest américain.

Le sénateur Tkachuk : Nous tentons par ailleurs d'acquérir de l'expertise d'un point de vue parlementaire sur les ports et le phénomène de conteneurisation qui fait littéralement exploser le commerce dans le monde.

However, I think all of us are probably grappling with the fact that we have noticed many communities, such as Moose Jaw, Regina and Saskatoon, exploring ways to capture part of this market.

What role do you see the federal government playing in this initiative or do we have a role? I imagine on the port side we have a role but perhaps you could provide an explanation of what you would like to see the federal government do, and what kind of policy items you would like to see us recommend or at least study.

Mr. Kirkland: As I mentioned earlier, industry wants to move to these more efficient larger-scale distribution and assembly centres. As part of that, it is important for them to have effective rail and highway access.

In our view, if one looks at the current system and potential for expansion, there is a need for a larger-scale and longer-term strategic infrastructure program that looks at various nodes in the network and ensures, where communities choose to organize inland ports, they then have the highway access to allow that flow to be efficient and unimpeded.

We are just at the beginning of looking at the idea of trade zones for favourable tax and trade regulatory treatment. It looks like there are some programs that could be favourable, but I expect we will want to propose modifications or expansions in that area as well.

Senator Phalen: A quick search on the internet showed the possibility of inland ports being created in Kamloops, Prince George, Saskatchewan and Manitoba, and one was completed in Halifax.

In answer to a question from this committee, the Minister of Transport said that a study of the Halifax inland terminal concluded it could result in an increased capacity of 40 per cent, but Halifax is currently only working at 40 per cent capacity.

If our ports are not working at their current capacity, what is the need for an inland terminal at this time?

Mr. Kirkland: I hesitate to discuss Halifax too much. We are just beginning our discussions with them. I think there are things they have done in terms of balancing their trade that we can learn from.

From our point of view sitting in southern Saskatchewan, as I mentioned earlier, our concentration is primarily on the Vancouver port because Canadian Pacific is our major railway and that is the major port on the West Coast for them.

Vancouver has had more challenges in terms of being able to address the smooth flow of traffic and having adequate capacity. As I said earlier, they are doing an excellent job in moving in that direction. The railways have track-sharing agreements, the ports are now cooperating, and the Province of British Columbia has a major investment in infrastructure. Generally, the movement in Vancouver is very favourable.

Cela dit, je crois que nous avons probablement tous vu de nombreuses collectivités, par exemple Moose Jaw, Regina et Saskatoon, se débattre pour tenter de trouver des façons de se tailler une part de ce marché.

Quel rôle croyez-vous que le gouvernement fédéral devrait jouer dans cette initiative? En avons-nous seulement un à jouer? J'imagine qu'en ce qui concerne les ports, nous avons un rôle à jouer mais vous pourriez peut-être nous expliquer ce que vous aimeriez voir le gouvernement fédéral faire, et quel genre de politiques vous aimeriez nous voir recommander, ou du moins étudier.

M. Kirkland : Comme je l'ai dit tout à l'heure, les entreprises veulent s'installer dans ces grands centres de distribution et d'assemblage plus efficaces. Il est donc important pour elles d'avoir accès à un bon réseau ferroviaire et autoroutier.

À notre avis, si l'on regarde le système actuel et son potentiel d'expansion, il faut un programme d'infrastructure à grande échelle et à long terme qui prévoit divers pôles dans le réseau et qui permet ensuite aux collectivités qui choisissent de se doter d'un port intérieur d'avoir accès à un réseau routier efficace et sans entrave.

Nous n'en sommes qu'au début de l'examen de l'idée de zones commerciales à traitement fiscal et réglementaire préférentiel. Il semble que certains programmes pourraient être favorables mais je suppose que nous proposerons des modifications ou des extensions à cet égard également.

Le sénateur Phalen : Une recherche rapide dans Internet a révélé que des ports intérieurs pourraient être créés à Kamloops, à Prince George, en Saskatchewan et au Manitoba, et que l'un est terminé à Halifax.

En réponse à une question de ce comité, le ministre des Transports a dit qu'une étude du terminal intérieur d'Halifax a conclu qu'il pourrait y avoir une augmentation de la capacité de 40 p. 100, mais Halifax ne travaille actuellement qu'à 40 p. 100 de sa capacité.

Si nos ports n'atteignent pas leur capacité actuelle, pourquoi avoir un terminal intérieur maintenant?

M. Kirkland : J'hésite à parler d'Halifax. Nous n'en sommes qu'au début de nos discussions avec ses représentants. Je crois que nous pouvons tirer des leçons de certaines choses qu'ils ont faites pour équilibrer leur commerce.

De notre point de vue, depuis le sud de la Saskatchewan, comme je l'ai déjà dit, nous nous concentrons principalement sur le port de Vancouver parce que notre principal chemin de fer est le Canadien Pacifique et que le principal port de la côte ouest pour le CP est Vancouver.

Vancouver a dû relever davantage de défis pour assurer la fluidité de la circulation et avoir une capacité suffisante. Comme je l'ai déjà dit, on y fait de l'excellent travail à cet égard. Les sociétés de chemins de fer ont des ententes de partage des voies, les ports coopèrent et la province de Colombie-Britannique a un important investissement en infrastructure. De façon générale, les mouvements à Vancouver sont très favorables.

Senator Phalen: In your view, would an inland terminal do transloading of containers?

Mr. Kirkland: To move traffic efficiently, imagine we had a ship coming out of Shanghai but you want to load the ship in Shanghai so it comes into Prince Rupert or Vancouver, and those boxes are put on the ship so they can be quickly loaded onto trains. In other words, containers will not need to be unloaded or moved around in order to load more onto the train. Imagine they were loaded onto the ship in a manner in which they could be quickly loaded onto the train in an orderly way. Then those trains can go through to an inland port.

At the inland port in places such as Regina, Moose Jaw and others, they would marshal the trains to specific destinations or break them open and assemble trucks to go to specific stores and that kind of thing.

Think of the inland port as a way of improving the efficiency of the transfer from the ship into the rail system and reducing truck congestion at these major ports. The challenge is that you must organize to offer that whole coordinated service before it becomes appealing to the Wal-Marts and the liner companies.

If we try to approach it incrementally, we will not get there. We need to put these three or four things together at once and then offer it to industry. Then places such as Halifax and others can become more competitive.

Senator Mercer: I spent some time over the past couple of days reading your presentation.

Do not misinterpret my question as being against an inland port in Regina. I think it is an interesting idea. However, the issue does not only deal with importing. You need to address exporting.

You have touched on one of the problems. The people I have spoken with, particularly members of the Canadian Special Crops Association, address the lack of containers as a main issue. Some of them ship product from across Canada, in particular Western Canada, to Vancouver in their normal hopper cars to be loaded then into containers at that stage. Of course, each day that they wait, they lose money. I am told by others that there is a shortage of hoppers, which puzzles me.

How deep has your analysis been? Have you discussed this with the Canadian Special Crops Association? It is important for Western Canadian farmers to have their products shipped via Vancouver and Prince Rupert.

Mr. Kirkland: We worked originally with members of the Canadian Special Crops Association about two years ago. That was followed by a general study of the industry to look at the flows and issues, after which we got into some of the other steps that I talked about. It is a key problem for them because their product is of such a weight that they need the 20-foot containers, not the 40-foot ones, that are high strength. They pay for those to be repositioned. If they are shipping out special crops and are located far from the container terminal facilities in Saskatoon and

Le sénateur Phalen : À votre avis, un terminal intérieur ferait-il du transbordement de conteneurs?

M. Kirkland : Pour avoir une bonne circulation, imaginez que nous avons un navire en provenance de Shanghai mais que vous voulez charger le navire à Shanghai à destination de Prince Rupert ou Vancouver et que ces boîtes sont chargées sur le navire de façons à ce qu'elles puissent être rapidement chargées sur des trains. Autrement dit, des conteneurs n'auraient pas à être déchargés ou déplacés pour mieux charger le train. Imaginez qu'ils sont chargés sur le navire de façon à ce qu'ils puissent être rapidement chargés sur le train de manière ordonnée. Ces trains peuvent ensuite se rendre à un port intérieur.

Au port intérieur, par exemple à Regina, Moose Jaw ou ailleurs, les trains seraient dirigés vers une destination quelconque, ou ils seraient déformés et des camions seraient assemblés pour se rendre à divers magasins et ainsi de suite.

Il faut voir le port intérieur comme une façon d'accroître l'efficacité du transfert du navire au réseau ferroviaire et de réduire la congestion des camions dans ces grands ports. Le défi consiste à s'organiser pour offrir l'ensemble de ce service coordonné avant qu'il devienne attrayant pour les Wal-Mart et les compagnies de ligne.

Si nous adoptons une démarche progressive, nous n'y arriverons pas. Nous devons mettre ces trois ou quatre éléments ensemble et les offrir à l'industrie. Les endroits comme Halifax ou ailleurs deviendraient alors concurrentiels.

Le sénateur Mercer : J'ai consacré un certain temps au cours des derniers jours à lire votre exposé.

N'allez pas croire que je suis contre un port intérieur à Regina. Je crois que c'est une idée intéressante. Cela dit, il n'y a pas que l'importation. Il faut aussi prendre en compte l'exportation.

Vous avez abordé l'un des problèmes. Selon les gens à qui j'ai parlé, en particulier les membres de l'Association canadienne des cultures spéciales, le manque de conteneurs est une importante question. Certains d'entre eux expédient à Vancouver des produits provenant de tous les coins du Canada, en particulier l'Ouest canadien, dans leurs wagons-trémies ordinaires pour être ensuite chargés dans des conteneurs à cette étape. Bien entendu, chaque jour qu'ils attendent, ils perdent de l'argent. On me dit qu'il y a une pénurie de wagons-trémies, ce qui m'intrigue.

Jusqu'où votre analyse est-elle allée? En avez-vous discuté avec l'Association canadienne des cultures spéciales? Il est important pour les agriculteurs de l'Ouest canadien d'avoir leurs produits expédiés via Vancouver et Prince Rupert.

M. Kirkland : Nous avons travaillé à l'origine avec des membres de l'Association canadienne des cultures spéciales il y a environ deux ans. S'en est suivi une étude générale de l'industrie visant à examiner les flux et les questions d'intérêt, après quoi nous sommes passés à certaines des autres étapes dont j'ai parlé. Il s'agit d'un important problème pour eux parce que leurs produits sont si lourds qu'ils ont besoin des conteneurs de 20 pieds, et non de 40 pieds, qui sont renforcés. Ils paient pour les faire repositionner. S'ils expédient des cultures spéciales et sont situés

Regina, then they ship the crops via hopper car and transload it once it reaches port. One of the major advantages of containers is identity protection. The quality can be controlled because the product for a particular customer is loaded into the container that is then sealed up, thereby affording protection. That is of value to the customer. When a transload is required, the potential for problems is introduced. The ideal thing for us is the use of containers. In order to get the empty containers that we need and not have to pay for them, we have to start balancing the trade, which I talked about.

Senator Mercer: It seems to me that the Port of Vancouver is a major obstacle in this process. If I were shipping anything, from mustard seed to dried beans to peas, to Vancouver and had to move it from the hopper car into the container, it would not only cost me money but also, if the Port of Vancouver were true to form, it would cause a delay waiting for the container, thereby driving up the cost again. Is that right?

Mr. Kirkland: Yes. The most efficient method would be to have the infrastructure at the place of origin of the crops.

Senator Mercer: Many of these companies do not reside in Western Canada but simply buy the crops from various Canadian farmers and tranship them.

Mr. Kirkland: Yes.

Senator Mercer: The most efficient way, as you have discussed, is when the containers never touch the ground such that they are offloaded from the ship and loaded onto the railroad car or the truck, depending upon which port they are at and where they are going. With an inland port, the containers touch the ground because they stop in Regina where the containers are moved from one train to another train, requiring repacking or other action. That adds a cost. Do you see that affecting the viability of inland ports when additional costs are incurred for a product that is currently shipped from Vancouver or Prince Rupert to Chicago, perhaps through a less efficient method than you are proposing? When the containers are stopped, they have to be rehandled and that adds an additional cost. How do you make such a system cost effective?

Mr. Kirkland: Some scenarios would be as you describe and a transloading cost introduced. Concerning moving containers to an inland port and then distributing them outward via rail, I spoke earlier to the idea of loading them onto the ship in Shanghai so that they do not touch the ground. They can then be loaded directly onto a train that can move the containers inland. Let us imagine that a train comes into southern Saskatchewan carrying product that is destined for two trains. One train is going to Toronto and the other to Chicago. If the containers are loaded initially in the proper order, then they would not need to touch the ground. They could be loaded from train to train with cranes so that they could be dispersed efficiently.

Senator Mercer: However, they have stopped and someone has taken an additional step in the process.

loin des installations du terminal de conteneurs à Saskatoon et Regina, ils expédient les cultures par wagons-trémies et les transbordent une fois qu'elles sont rendues au port. L'un des importants avantages des conteneurs, c'est la protection de l'identité. La qualité peut être contrôlée parce que le produit destiné à un client quelconque est chargé dans le conteneur, qui est alors scellé, ce qui en assure la protection. C'est là une pratique qui a de la valeur aux yeux du client. Lorsqu'un transbordement est nécessaire, des problèmes peuvent survenir. L'idéal pour nous, ce sont les conteneurs. Pour avoir les conteneurs vides dont nous avons besoin sans avoir à les payer, nous devons commencer à équilibrer le commerce, ce dont j'ai déjà parlé.

Le sénateur Mercer : Il me semble que le port de Vancouver est un important obstacle dans ce processus. Si j'expédiais quelque chose à Vancouver, disons des graines de moutarde, des fèves ou des pois, et que je devais les transborder du wagon-trémie au conteneur, cela non seulement me coûterait de l'argent mais, si le port de Vancouver était fidèle à son habitude, il faudrait attendre l'arrivée d'un conteneur, ce qui ferait augmenter le coût encore davantage. Est-ce exact?

M. Kirkland : Oui. La façon la plus efficace serait d'avoir l'infrastructure au lieu d'origine de la récolte.

Le sénateur Mercer : Un bon nombre de ces entreprises ne sont pas installées dans l'Ouest canadien mais achètent simplement les cultures de divers agriculteurs canadiens et les transbordent.

M. Kirkland : Oui.

Le sénateur Mercer : La façon la plus efficace, comme vous l'avez souligné, c'est quand les conteneurs ne touchent jamais le sol et qu'ils sont déchargés du navire et chargés sur le wagon ou le camion, selon le port où ils se trouvent et leur destination. Dans le cas d'un port intérieur, les conteneurs touchent le sol parce qu'ils s'arrêtent à Regina, où les conteneurs passent d'un train à un autre train, ce qui nécessite un réemballage ou d'autres mesures. Cela ajoute au coût. Croyez-vous que cela aura une incidence sur la viabilité des ports intérieurs lorsque des coûts additionnels sont imposés pour un produit expédié de Vancouver ou Prince Rupert à Chicago par une méthode peut-être moins efficace que celle que vous proposez? Lorsque les conteneurs sont arrêtés, ils doivent être remanutenctionnés, ce qui ajoute au coût. Comment rendre un tel système rentable?

M. Kirkland : Certains scénarios seraient comme ce que vous avez décrit et un coût de transbordement serait ajouté. En ce qui concerne l'acheminement des conteneurs vers un port intérieur pour être ensuite expédiés à leur destination par train, j'ai parlé tout à l'heure de les charger sur le navire à Shanghai de façon à ce qu'ils ne touchent pas le sol. Ils peuvent être chargés directement sur un train qui les transporterait à l'intérieur du continent. Imaginons qu'un train arrive dans le sud de la Saskatchewan chargé de produits destinés à deux trains. L'un va à Toronto et l'autre à Chicago. Si les conteneurs sont chargés dans le bon ordre au départ, ils n'auront pas à toucher le sol. Ils pourront être transférés d'un train à l'autre avec une grue et ainsi être facilement acheminés à destination.

Le sénateur Mercer : Ils se sont quand même arrêtés et quelqu'un est intervenu dans le processus.

Mr. Kirkland: That is true. You would have to make up your train consistence for the different destinations. To stop and do a train-to-truck handling would be different because you would need to add value and that would only make sense if you were doing an assembly or operating as a distribution centre. Distribution centres for companies that have dispersion of stores with high-valued products require a small number of distribution centres — perhaps two or three in North America. Those are the kinds of customers that we will be looking for.

Senator Mercer: Are some of the major retailers working at cross-purposes to your proposal? Canadian Tire and Wal-Mart Canada, for example, are saying they do not want 100 per cent of their product shipped through a West Coast port. Rather, they want to split it between a West Coast and an East Coast port in order to protect supply and ensure there will be the needed supply. The labour stability on the West Coast is not as strong as it is on the East Coast. Does that not work at cross-purposes to your proposal for an inland port in Regina?

Mr. Kirkland: Yes. A number of times during our discussion, I wanted to express that we do not think success for us requires we get everything. As well, we do not think it is feasible for wise people to predict well into the 21st century exactly where this should develop. It is a market economy and the system is a network, not just specific nodes.

We talk about making ourselves more competitive as a transportation network. Whomever gets the business — Kamloops, Saskatoon or Regina — we are better off because the nation is more competitive. Regina would like to have the inland port but if the market decides that the infrastructure and decisions made are better off elsewhere, and we are growing as a country and capturing this opportunity, then that is fine by RREDA.

Senator Adams: I live at Hudson Bay. We heard from witnesses last week who have studied container shipping across Canada. There was mention of Churchill, Manitoba, and that there might be cost savings at Rankin Inlet which is close to Churchill. We used Churchill for anything shipped by train to Hudson Bay. Now, it is more costly being shipped to Nunavut via Montreal. The Churchill railway was privatized and now we pay freight charges twice. I am not sure which company will open in the future in Churchill. I believe the witness said Churchill would never open completely because of the frost. The rail line south from Churchill to Winnipeg used to be called the "muskeg run." I lived 11 years in Churchill where there is a permafrost that melts in the summer creating a muskeg. Are you familiar with that affecting the rail line in the summer because there was an agreement with the grain companies to ship until October?

It is a little closer to Churchill than to Vancouver, although close to the same distance. Can you give us some idea of the future for Churchill?

M. Kirkland: C'est exact. Il faudrait donc former le train en fonction des diverses destinations. Faire un arrêt et un transbordement sur des camions serait différent parce qu'il faudrait ajouter de la valeur et cela n'aurait de sens que vous faisiez de l'assemblage ou exploitiez un centre de distribution. Les entreprises dont les magasins sont dispersés et dont les produits ont une grande valeur n'ont besoin que de quelques centres de distribution — peut-être deux ou trois en Amérique du Nord. C'est ce genre de client que nous visons.

Le sénateur Mercer: Certains des grands détaillants ne vont-ils pas à contre-courant de votre proposition? Canadian Tire et Wal-Mart Canada, par exemple, disent qu'ils ne veulent pas que la totalité de leur marchandise passe par un port de la côte ouest. Ils veulent plutôt la diviser entre la côte ouest et la côte est afin de protéger l'approvisionnement et de s'assurer qu'ils auront la marchandise voulue. La stabilité de la main-d'oeuvre sur la côte ouest n'est pas aussi solide que sur la côte est. Cela ne va-t-il pas à contre-courant de votre proposition de port intérieur à Regina?

M. Kirkland: Oui. Maintes fois pendant notre discussion j'ai voulu souligner que pour réussir, nous n'exigeons pas de tout avoir. De même, nous ne croyons pas que des gens sages puissent prédire à quel moment au XIX^e siècle cela devrait se produire. C'est une économie de marché et le système est un réseau, pas simplement des pôles isolés.

Nous parlons de rendre notre réseau de transport plus concurrentiel. Peu importe où les activités auront lieu — Kamloops, Saskatoon ou Regina — nous en profiterons parce que le pays sera plus concurrentiel. Regina aimerait avoir le port intérieur mais si le marché décide que l'infrastructure et les décisions prises seraient mieux ailleurs, et que le pays se développe grâce à cette occasion, la RREDA n'y voit aucun inconvénient.

Le sénateur Adams: J'habite à la baie d'Hudson. Nous avons entendu des témoins la semaine dernière qui ont étudié le transport par conteneurs au Canada. Il a été question de Churchill, Manitoba, et d'économies possibles à Rankin Inlet, qui est près de Churchill. Nous utilisions Churchill pour tout ce qui était acheminé par train à la baie d'Hudson. Aujourd'hui, c'est acheminé au Nunavut via Montréal et c'est plus cher. Le chemin de fer de Churchill a été privatisé et maintenant nous payons les frais de transport deux fois. J'ignore quelle entreprise ouvrira à Churchill. Je crois que le témoin a dit que Churchill n'ouvrirait jamais complètement à cause du gel. La voie ferrée en direction sud, de Churchill à Winnipeg, était connue sous le nom de « muskeg run », la piste de la fondrière. J'ai vécu onze ans à Churchill, où le pergélisol fond en été et se transforme en fondrière. Savez-vous que cela a une incidence sur la voie ferrée en été, parce qu'il y avait une entente avec les compagnies céréalières pour faire du transport jusqu'en octobre.

C'est un peu plus près de Churchill que de Vancouver, quoique presque la même distance. Pouvez-vous nous donner une idée de ce que l'avenir réserve à Churchill?

Mr. Kirkland: If there is to be significant trade coming from Europe to the centre of North America, theoretically there is potential for Churchill. Over the years, there have been many geographic and engineering challenges. Many people have talked about the long-run effects of global warming.

The Government of Manitoba is talking with people from SmartPort in Kansas City about a spine system that goes up and down the middle of North America terminating in Churchill. They have talked about increased trade with Russia, et cetera. However, I do not personally have experience in that area and at the moment we are not talking about that as an opportunity for us.

Senator Adams: In the past, there was damage due to ice. A grain elevator there may no longer be successful because containers are used now. It was upgraded about 10 years ago and we have not heard about it since.

In Nunavut, we deal quite a bit with Manitoba. We are talking about winter roads from Manitoba up to Rankin Inlet and Baker Lake.

There is a lot of exploration in the North for gold and diamonds and other things, and it may be cheaper to use containers for that. The government is concerned about that because winter roads may be damaging to the environment.

Mr. Kirkland: With regard to the movement of beans, lentils, chick peas, et cetera, many of those markets are currently out of the East Coast and a great deal of those crops are moved via Montreal. If Churchill became a competitive route, we would have the option of going east via Churchill. However, no one is talking about that at the moment to my knowledge.

Senator Munson: I guess we can call it the Prince Rupert advantage in terms of what is coming to our country and what is coming to the United States. The focus is on Regina and the feeder lines into Chicago.

Are there rail lines that lead from Regina down towards Los Angeles? Is there an advantage to using those rail lines as a hub from Regina into Texas and other areas of the United States? I do not see any rail lines on your graph.

Mr. Kirkland: There are no rail lines shown in the western U.S. I showed only the Canadian networks.

Senator Munson: You showed the feed into Chicago which is the hub. You described it as the third largest inland port.

Mr. Kirkland: Yes.

Senator Munson: In your presentation, you said that the Regina Regional Economic Development Authority's strategic plan talks about facilitating the development of an inland port in

M. Kirkland : S'il doit y avoir un commerce important en provenance de l'Europe à destination du centre de l'Amérique du Nord, Churchill a en théorie du potentiel. Au fil des ans, de nombreux défis géographiques et d'ingénierie ont été relevés. Bien des gens ont parlé des effets à long terme du réchauffement de la planète.

Le gouvernement du Manitoba discute avec les gens de SmartPort, à Kansas City, d'un réseau qui s'étirerait tout le long du centre de l'Amérique du Nord pour se terminer à Churchill. Ils ont parlé d'un accroissement du commerce avec la Russie, et cetera. Cela dit, je n'ai pas moi-même d'expérience à cet égard et nous ne voyons pas cela comme une occasion pour nous.

Le sénateur Adams : Il y a eu dans le passé des dommages causés par la glace. Un silo à grains là-bas ne sera peut-être plus rentable parce que des conteneurs sont utilisés maintenant. Il a été mis à niveau il y a environ dix ans et nous n'en entendons plus parler depuis.

Au Nunavut, nous avons d'importants échanges avec le Manitoba. Nous parlons de chemins d'hiver du Manitoba jusqu'à Rankin Inlet et Baker Lake.

Il y a beaucoup d'exploration dans le Nord pour trouver de l'or, des diamants et diverses autres choses, et il est peut-être plus économique d'utiliser des conteneurs pour cela. Le gouvernement se dit préoccupé par cela parce que les chemins d'hiver causent peut-être des dommages à l'environnement.

M. Kirkland : En ce qui concerne le transport de fèves, de lentilles, de pois chiches, et cetera, un bon nombre de ces marchés passent par la côte est et une grande partie de ces récoltes transitent par Montréal. Si Churchill devenait une route concurrentielle, nous aurions la possibilité d'aller vers l'est via Churchill. Cela dit, personne à ma connaissance ne parle de cela en ce moment.

Le sénateur Munson : Je suppose qu'on pourrait appeler cela l'avantage Prince Rupert en ce qui concerne ce qui arrive à notre pays et ce qui arrive aux États-Unis. L'attention est concentrée sur Regina et les routes qui alimentent Chicago.

Y a-t-il des voies ferrées qui vont de Regina vers Los Angeles? Y a-t-il un avantage à utiliser ces voies ferrées comme une plaque tournante permettant de relier Regina aux Texas et à d'autres régions des États-Unis? Je ne vois pas de voie ferrée sur votre graphique.

M. Kirkland : Les voies ferrées dans l'ouest des États-Unis ne sont pas illustrées. Je n'ai montré que les réseaux canadiens.

Le sénateur Munson : Vous avez montré les voies menant à Chicago, qui est la plaque tournante. Vous l'avez décrit comme le troisième port intérieur en importance.

M. Kirkland : Oui.

Le sénateur Munson : Lors de votre exposé vous avez dit que le plan stratégique de la Regina Regional Economic Development Authority favorisait la mise en place d'un port intérieur à Regina

Regina through highway improvements, zoning and better tax treatments. You said that RREDA wants to develop an inland container terminal.

Is this meant to feed back and forth across the country and down through Chicago, or would other lines be used?

Mr. Kirkland: There are other methods. You can go down through Lethbridge and connect into Burlington Northern. Union Pacific has a line in Idaho which runs into the Montana-Wyoming area. There are a couple of ways of moving traffic but I do not believe that is currently competitive. That is not a large trade corridor for us. Our bulk products are going to the U.S. Midwest. Alberta ships beef and other products into California, but that is not a trade route that we in southern Saskatchewan are concentrating on.

Senator Munson: What will it take to make Regina the inland port you want it to be? How can that be done to make life better for the people of Regina by creating employment and making it a vibrant hub and a centre for inland ports?

Mr. Kirkland: We look forward to support from the federal government for the necessary highway improvements. We must do a lot more work toward offering something favourable to the marketplace in terms of distribution and assembly. We have to balance our trade and make use of that infrastructure.

As soon as we can say we are developing a new container port in the Moose Jaw-Regina area and can cite the location, players and the federal-provincial funding for infrastructure, we can market that to liner companies in China in cooperation with the railways and begin to build it.

Senator Munson: Are you competing against Winnipeg?

Mr. Kirkland: Yes, we are.

Senator Munson: Have there been any responses to that, or are you yet at the stage with the federal government of discussing the provision of funding and working with the provinces? How far advanced is your plan? I presume Winnipeg has a plan as well.

Mr. Kirkland: Yes.

Senator Munson: Is it healthy competition or are you looking for the same dollars?

Mr. Kirkland: I imagine we are competing for dollars, but that is a healthy competition. We believe Prince Rupert is a strategic advantage for Canada and obviously for CN. If I were in Winnipeg, I could make similar arguments for the CN system feeding from Emerson down into Chicago. We look at the Winnipeg option as competing with us in the marketplace and that is good. If we are to capture this opportunity, we will have to be competitive, which means the different Canadian nodes will have to compete to serve that.

par le biais de mesures d'amélioration des routes, de zonage et de traitement fiscal préférentiel. Vous avez dit que la RREDA voulait mettre en place un terminal à conteneurs intérieur.

Cela servirait-il au transport partout au pays et vers Chicago? D'autres voies seraient-elles utilisées?

M. Kirkland : Il y a d'autres méthodes. Vous pouvez passer par Lethbridge et faire la connexion avec Burlington Northern. Union Pacific a une voie en Idaho qui rejoint la région du Montana-Wyoming. Il y a quelques façons de transporter les marchandises mais je ne crois pas que ce soit concurrentiel en ce moment. Ce n'est pas un important couloir pour nous. Nos produits en vrac vont dans le Midwest américain. L'Alberta achemine du boeuf et divers autres produits en Californie mais ce n'est pas une route commerciale qui nous intéresse dans le sud de la Saskatchewan.

Le sénateur Munson : Que faudra-t-il pour faire de Regina le port intérieur que vous voulez qu'il soit? Comment faut-il faire pour rendre la vie des gens de Regina meilleure en y créant de l'emploi et en faisant un pôle dynamique et un centre pour les ports intérieurs?

M. Kirkland : Nous comptons sur l'appui du gouvernement fédéral pour les améliorations nécessaires aux routes. Nous avons encore beaucoup de travail à faire pour offrir quelque chose d'intéressant dans le marché en ce qui concerne la distribution et l'assemblage. Il nous faut équilibrer notre commerce et utiliser cette infrastructure.

Dès que nous pourrons dire que nous mettons en place un nouveau port à conteneurs dans la région de Moose Jaw-Regina et que nous pourrons parler de l'emplacement, des intervenants et du financement fédéral-provincial pour l'infrastructure, nous pourrons en faire la promotion auprès des compagnies de ligne chinoises en coopération avec les compagnies de chemin de fer et alors commencer à construire.

Le sénateur Munson : Faites-vous concurrence à Winnipeg?

M. Kirkland : Oui, en effet.

Le sénateur Munson : Y a-t-il eu des réponses à cela, ou en êtes-vous encore à l'étape de la demande de financement au gouvernement fédéral et de la collaboration avec les provinces? Où en est rendu votre plan? J'imagine que Winnipeg a aussi un plan.

M. Kirkland : Oui.

Le sénateur Munson : Y a-t-il une saine concurrence ou vous battez-vous pour les mêmes fonds?

M. Kirkland : J'imagine que nous visons les mêmes fonds mais c'est de la saine concurrence. Nous croyons que Prince Rupert représente un avantage stratégique pour le Canada, et évidemment pour le CN. Si j'étais à Winnipeg, je pourrais dire la même chose du réseau du CN allant d'Emerson à Chicago. Nous voyons Winnipeg comme un concurrent sur le marché et c'est une bonne chose. Si nous voulons profiter de cette occasion, nous devons être concurrentiels, ce qui signifie que les divers pôles canadiens devront se faire concurrence pour y arriver.

Senator Munson: How far along are you in asking for money?

Mr. Kirkland: We are cooperating with the city of Regina, Canadian Pacific and Saskatchewan highways. The Saskatchewan highways and transportation department, in partnership with the city and Canadian Pacific, has made an application to the federal government. That is all I know in terms of how it stacks up. We are optimistic about that application.

Senator Carstairs: I was born and raised in Halifax and know about the port situation there, and now I live in Winnipeg. I wonder whether it is realistic for us to consider more than one inland port.

It is fair to say there is competition between Regina, Saskatoon and Winnipeg, but is it realistic to think you could have more than one inland port?

Mr. Kirkland: I do not know. We will find out. We are saying let us organize so we make the best of this opportunity as a nation. If we organize to do that, somewhere one or more of these inland ports will emerge. If it turns out we organize well and Winnipeg ends up being the inland port, that is great. If we organize and it turns out there are two, one on the CP system and one on CN, obviously we think we have a competitive advantage on the CP system. However this turns out, we are arguing that we must organize to be as competitive as possible. It is not possible to predict at the moment whether it should be one or two and where the locations would be. One can suggest where the most likely nodes would be. Exactly how the 21st century will unfold is beyond us.

Senator Mercer: Returning to your map, I believe you said you would be coming through Sault Ste. Marie. I look at the map and say it would be more logical to go through Duluth or Minneapolis to Chicago. Is that the CN versus CP line? Are you going to the Soo because it is a CP line?

Mr. Kirkland: That is correct.

Senator Mercer: It looks more direct to go through Emerson or Portal to Chicago.

Mr. Kirkland: The Soo line would leave there just east of Moose Jaw. It goes to Portal, Minneapolis and Chicago. The CN line drops south of Winnipeg through Emerson. The map that I chose has a few extra lines on it.

Senator Mercer: You do not go through Sault Ste. Marie. Do you go down through Minneapolis?

Mr. Kirkland: The Soo line is pretty much a straight line — Moose Jaw, Portal, Minneapolis, Chicago.

The Chairman: Mr. Kirkland, thank you for your contribution to our study. We appreciate your presence here this morning.

Mr. Kirkland: Thank you.

The committee adjourned.

Le sénateur Munson : Où en êtes-vous rendus dans vos demandes de fonds?

M. Kirkland : Nous coopérons avec la ville de Regina, le Canadien Pacifique et Saskatchewan Highways. Le Saskatchewan Highways and Transportation Department, en partenariat avec la ville et le Canadien Pacifique, a fait une demande au gouvernement fédéral. C'est tout ce que je sais pour le moment. Nous avons bon espoir de voir cette demande acceptée.

Le sénateur Carstairs : Je suis née et j'ai grandi à Halifax, et je connais la situation du port là-bas. J'habite maintenant Winnipeg. Je me demande s'il est réaliste de notre part d'envisager plus d'un port intérieur.

Il est juste de dire qu'il y a concurrence entre Regina, Saskatoon et Winnipeg, mais est-il réaliste de croire que nous pourrions avoir plus d'un port intérieur?

M. Kirkland : Je l'ignore. Nous verrons bien. À notre avis, nous devons nous organiser afin que le pays puisse profiter le plus possible de cette occasion. Si nous nous organisons pour faire cela, un ou plusieurs de ces ports intérieurs seront implantés quelque part. S'il arrive que nous nous organisons bien et que Winnipeg devient le port intérieur, c'est très bien. Si nous nous organisons et qu'il y en a deux, l'un dans le réseau du CP et l'autre dans le réseau du CN, nous croyons évidemment que nous avons un avantage concurrentiel dans le réseau du CP. Quel que soit le résultat, nous disons qu'il faut nous organiser pour être le plus concurrentiel possible. Il est impossible en ce moment de dire s'il en faudrait un ou deux et où ils devraient se situer. On peut prédire où les pôles sont le plus susceptibles de se trouver. Nous ne pouvons cependant pas dire ce que sera le XIX^e siècle.

Le sénateur Mercer : Pour en revenir à votre carte, je crois que vous avez dit que vous passeriez par Sault Ste. Marie. Je regarde la carte et je me dis qu'il serait plus logique de passer par Duluth ou Minneapolis pour aller à Chicago. Est-ce le CN contre le CP? Passez-vous par Sault Ste. Marie parce que c'est une voie du CP?

M. Kirkland : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Le trajet d'Emerson ou Portal vers Chicago semble plus direct.

M. Kirkland : La Soo Line partirait juste à l'est de Moose Jaw. Elle passe à Portal, Minneapolis et Chicago. La voie du CN descend au sud de Winnipeg vers Emerson. La carte que j'ai choisie a quelques voies de plus.

Le sénateur Mercer : Vous ne passez pas par Sault Ste. Marie. Passez-vous par Minneapolis?

M. Kirkland : La Soo Line est plutôt droite — Moose Jaw, Portal, Minneapolis, Chicago.

La présidente : Monsieur Kirkland, merci de votre participation à notre étude. Nous apprécions votre présence parmi nous ce matin.

M. Kirkland : Merci.

La séance est levée.

OTTAWA, Wednesday, February 7, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:15 p.m. to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, East Coast container ports and Central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*Translation*]

The Chairman: I want to call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order. This evening, we have as witnesses, Mr. Dominic Taddeo, President and Chief Executive Officer, Port of Montreal Port Authority, Mr. Jean-Luc Bédard, Vice-President, Operations and Harbour Master, and Mr. Robert Masson, Vice-President, Marketing and Development.

As you know, for some time now, we have examined these matters, which are important for us, and I think that our visit here this evening is of great importance to committee members. We would like to welcome you on behalf of all the senators here present.

First we will be listening to you, and then the senators will have a lot of questions to ask you.

Dominic J. Taddeo, President and Chief Executive Officer, Port of Montreal: Thank you, Madam Chairman, for the opportunity to come and present the Port of Montreal and its fundamentally important strategic role in container shipping and as a hub for Eastern Canada.

First of all, on behalf of the board of directors, and the general management of the Montreal Port Authority, I want to thank you for this opportunity to appear before you this evening to discuss the containerized freight transport system in Canada and its competitiveness, both in Canada and in the international North American market.

The work this committee is currently doing on the issue of containerized freight transport affords an excellent opportunity for the industry to make known its important role in the competitiveness of Canadian industries, particularly the economic lever role of a port and its operations in the success of a city, region, province and even a country.

In that respect, the Port of Montreal, which links the city to more than 80 countries around the world, is a light, a leader in its sector and a model of efficiency for the industry in North America. In particular, it is a driver of economic development for Montreal, Quebec and Canada as a whole.

With your permission, in the next few minutes, I will be giving you an idea of the port's importance in our economy.

OTTAWA, le mercredi 7 février 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 15 afin d'étudier et de faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente : Je déclare ouverte la séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Nous recevons comme témoins, ce soir, M. Dominic Taddeo, président-directeur général, Administration portuaire de Montréal, M. Jean-Luc Bédard, vice-président, Opérations et capitaine du port, et M. Robert Masson vice-président, Marketing et développement.

Comme vous le savez, nous avons, depuis quelque temps, étudié ces dossiers qui sont importants pour nous et je pense que votre visite ici ce soir est d'une grande importance pour les membres du comité. On vous souhaite la bienvenue au nom de tous les sénateurs présents.

Nous vous écoutons d'abord et ensuite les sénateurs auront beaucoup de questions à vous poser.

Dominic J. Taddeo, président-directeur général, port de Montréal : Je vous remercie, madame la présidente, de nous donner l'occasion de venir présenter le port de Montréal et son rôle stratégique primordial dans le domaine des conteneurs et comme plaque tournante de l'Est du Canada.

Je tiens d'abord, au nom du conseil d'administration et de la direction générale de l'Administration portuaire de Montréal, à vous remercier de l'occasion que vous nous donnez ce soir de comparaître devant vous afin de discuter du système des transports du fret conteneurisé au Canada et de sa compétitivité, tant au pays que sur le marché nord-américain international.

Le travail que mène présentement ce comité sur la question du transport du fret conteneurisé représente une excellente occasion pour l'industrie de faire connaître son importance dans la compétitivité des industries canadiennes et surtout le rôle de levier économique que représente un port et son activité dans le succès d'une ville, d'une région, d'une province et même d'un pays.

À cet égard, le port de Montréal, qui relie la ville à plus 80 pays dans le monde, est un phare, un leader dans son secteur d'activités et un modèle d'efficacité pour l'industrie en Amérique du Nord. Il est surtout un moteur du développement économique pour Montréal, le Québec et le Canada tout entier.

Vous me permettrez de vous saisir, au cours des prochaines minutes, de l'importance du port dans notre économie.

In addition, throughout my presentation, I will be answering the questions the committee has submitted to us in order to provide it with food for thought on intermodal transport issues.

Here is a photograph of the Port of Montreal and its structure. As you know, it is a profitable, independent federal agency established by the Canada Marine Act on March 1, 1999.

Our board of directors consists of seven members. The three levels of government — federal, provincial and municipal — appoint one director each, and the other four members are appointed by the Minister of Transport on recommendation by, and in consultation with, port users. The chairman of the board is elected by the members.

In this document, you will find the members of our current board of directors: Mr. Marc Bruneau, Chairman, was appointed two years ago; Mr. Jeremy Bolger, Vice-Chairman; Ms. Diane Provost, whose term has just been extended by the City of Montreal, which appoints one person; Mr. Raymond Massi, Chairman of our Executive Committee, whose term will expire at the end of the month; Ms. Michèle Gouin, whose term was extended today by the Government of Quebec; and Mr. Normand Morin, who was appointed by the Minister of Transport barely two months ago. The management of the Port of Montreal is represented by me, Mr. Jean-Luc Bédard, Mr. Robert Masson, Mr. Jean Mongeau, who is absent today, and Ms. Sylvie Vachon.

The mission of the Port of Montreal is to provide its clients with efficient port facilities and services in an environmentally friendly manner and to increase and promote the competitive advantages of the Port of Montreal.

Our objective is to promote business development, improve the competitiveness of the port system, ensure financial self-sufficiency, optimize the effectiveness of human resources and maintain good community relations.

You no doubt noticed on the last slide that, last year, we celebrated the 175th anniversary of our institution, in Montreal and in Canada.

Here is another picture of our port.

[English]

The Port of Montreal is the number-one container port in Eastern Canada and the gateway to the North American industrial heartland. It is the dominant port on the transatlantic trade route; the closest port to central Canada and the U.S. Midwest and Northeast; and the only container port located on the St. Lawrence River. The shipping industry is committed to Montreal as an international and intermodal hub. It has invested over \$1 billion in ships and handling equipment in the last 20 years alone and it links Montreal to over 80 countries around the world.

Je répondrai également, tout au long de ma présentation, aux questions que le comité nous a soumises afin d'alimenter ses réflexions quant aux enjeux du transport intermodal.

Je vous présente une photo du port de Montréal et de sa structure. Comme vous le savez, c'est une agence fédérale autonome et rentable, créée par la Loi maritime du Canada le 1^{er} mars 1999.

Notre conseil d'administration compte sept membres. Les trois paliers de gouvernement — fédéral, provincial et municipal — nomment un administrateur et les quatre autres membres sont nommés par le ministre des Transports sur recommandation des utilisateurs du port et en consultation avec eux. Le président du conseil est élu par les membres du conseil d'administration.

Vous trouverez dans ce document les membres de notre conseil d'administration d'aujourd'hui : M. Marc Bruneau, président, a été nommé il y a deux ans; M. Jeremy Bolger, vice-président; Mme Diane Provost, dont le mandat vient d'être renouvelé par la Ville de Montréal qui, eux, nomme une personne; le mandat de M. Raymond Massi, président de notre comité exécutif, dont le se terminera à la fin du mois; Mme Michèle Gouin, dont le mandat a été renouvelé aujourd'hui même par le gouvernement du Québec; et M. Normand Morin, qui fut nommé par le ministre des Transports il y a à peine deux mois. La direction générale du port de Montréal est représentée par moi, M. Jean-Luc Bédard, M. Robert Masson, maître Jean Mongeau, qui est absent aujourd'hui, ainsi que par Mme Sylvie Vachon.

La mission du port de Montréal est de fournir à ses clients des installations et des services portuaires efficaces dans le plus grand respect de l'environnement, ainsi que de rehausser et promouvoir les avantages concurrentiels du port de Montréal.

Notre objectif est de favoriser le développement des affaires, d'accroître la compétitivité du système portuaire, d'assurer l'autosuffisance financière, d'optimiser l'efficacité des ressources humaines et de maintenir de bonnes relations avec la collectivité.

Sur l'acétate précédent, vous avez sans doute remarqué que nous avons célébré l'an dernier les 175 ans de notre institution, à Montréal et au Canada.

Je vous montre une autre photographie de notre port.

[Traduction]

Le port de Montréal est le premier port à conteneurs de l'est du Canada et la porte d'entrée menant au cœur industriel de l'Amérique du Nord. Il occupe une position dominante sur la route commerciale transatlantique; c'est le port le plus proche du centre du Canada ainsi que du Midwest et du Nord-Ouest américains; c'est aussi le seul port à conteneurs sur le Saint-Laurent. L'industrie du transport a fait de Montréal une plaque tournante internationale et intermodale. Elle a investi plus d'un milliard de dollars dans des navires et du matériel de manutention au cours des 20 dernières années et relie Montréal à plus de 80 pays du monde entier.

[Translation]

Here are some significant facts about the Port of Montreal: a multifunctional port spread over 25 kilometers on Montreal Island; we have our own 100-kilometer long railway system, operated by our employees, which is directly linked to the CN and CP systems; four of the most efficient container terminals in North America; a grain terminal and a Maritime terminal; a dry bulk terminal at Contrecoeur; a 375-hectare land reserve at Contrecoeur. We operate our own power system, our own sewer system, our own water system and our own private service road in the municipality of Montreal, south of Rue Notre-Dame.

We are a veritable city within a city. We generate an estimated \$2 billion of economic impact per year and 18,000 direct and indirect jobs. Our port infrastructures meet the ISPS code and are among the safest in the world.

Turning to the advantages of the Port of Montreal, we are a model of efficiency: an enviable geographic position on the St. Lawrence River, 1,600 kilometers in the continental heartland, a place where three major systems — river, rail and road — converge, and we have been operating 12 months a year since 1964, even in winter.

[English]

We are proud that nine of the world's top 12 container lines come to the Port of Montreal: Maersk is number one in the world; Mediterranean Shipping Company is number two; CMA CGM is number three; Hapag-Lloyd is fifth in the world; APL, Senator Lines, OOCL, NYK Line and MOL. That is on the container side. I would like to point out that back in 1974 only two major shipping lines used the port as a gateway.

The major bulk carriers using the port are Fednav International Ltd., Canada Steamship Lines Inc., Canfornav Inc., Algoma Tankers, Seaway Marine Transport, Upper Lakes Group Inc. and Petro-Nav Inc. We then have the domestic carriers that service Montreal, Newfoundland and the Îles de la Madeleine out of Montreal. We are a terminus port for Océanex Inc., which has just built a \$59-million ship to service Montreal and Newfoundland. They also go to Halifax, but the bulk of their business is through the Port of Montreal.

[Translation]

Transport Nanuk and the C.T.M.A. group are mainly for cabotage on the St. Lawrence.

As regards the competitive advantages of the Port of Montreal, we are served by two of the largest North American railway carriers, CN and CP; a terminal port that allows higher ship rotation and the preparation of unit trains by destination — I will

[Français]

Voici les faits saillants sur le port de Montréal : un port multifonctionnel s'étalant sur 25 kilomètres sur l'île de Montréal; nous avons notre propre réseau ferroviaire long de 100 kilomètres, exploité par nos employés, qui est directement relié aux réseaux du CP et du CN; quatre terminaux à conteneurs parmi les plus efficaces en Amérique du Nord; un terminal céréalier et une gare maritime; un terminal de vrac solide à Contrecoeur; une réserve foncière de 375 hectares, à Contrecoeur. Nous exploitons notre propre réseau électrique, notre propre réseau d'égouts, notre propre système d'eau ainsi que notre propre voie de service privée à l'intérieur de la municipalité de Montréal, au sud de la rue Notre-Dame.

Nous sommes véritablement une ville dans une ville. Nous générons des retombées économiques évaluées à deux milliards de dollars par année et 18 000 emplois, directs et indirects. Nos infrastructures portuaires sont parmi les plus sécuritaires au monde répondant au code ISPS.

Je passe aux avantages du port de Montréal : Nous sommes un modèle d'efficacité. Situation géographique enviable sur le fleuve Saint-Laurent, à 1 600 kilomètres au cœur du continent, lieu où convergent trois grands réseaux — fluvial, ferroviaire et routier —, et nous sommes en exploitation 12 mois par année, depuis 1964, même en hiver.

[Traduction]

Nous sommes fiers que neuf des plus importantes compagnies de transport par conteneurs du monde desservent le port de Montréal : Maersk occupe la première place mondiale; Mediterranean Shipping Company, la seconde; CMA CGM la troisième; Hapag-Lloyd la cinquième; il y a aussi APL, Senator Lines, OOCL, NYK Line and MOL. Et je ne parle là que du secteur des conteneurs. Je tiens à souligner qu'en 1974, il n'y avait que deux grandes compagnies de transport maritime qui utilisaient Montréal comme port de transbordement.

Les principaux vraquiers qui utilisent le port sont les suivants : Fednav International Ltd., Canada Steamship Lines Inc., Canfornav Inc., Algoma Tankers, Seaway Marine Transport, Upper Lakes Group Inc. et Petro-Nav Inc. Nous avons aussi les transporteurs intérieurs qui desservent Montréal, Terre-Neuve et les Îles-de-la-Madeleine depuis le port de Montréal. Nous sommes un port terminus pour Océanex Inc., qui vient de construire un navire de 59 millions de dollars afin de desservir Montréal et Terre-Neuve. Cette compagnie utilise aussi Halifax mais fait surtout affaire avec Montréal.

[Français]

Transport Nanuk et le groupe C.T.M.A. sont principalement pour le cabotage sur le Saint-Laurent.

En ce qui a trait aux avantages concurrentiels du port de Montréal, nous sommes desservis par deux des plus grands transporteurs ferroviaires nord-américains, le CN et le CP; un port terminus qui permet une rotation plus élevée des navires ainsi

explain that to you later, if you wish — directly linked to the highway systems to the markets of Quebec, Ontario and the northeastern U.S. states.

It is a completely integrated hub: a rail-road system: direct connections to the main arteries. Transportation efficiency: 55 per cent of movements are by train, for containers, with CP and CN, and 45 per cent by road, and there are more than 25 trucking companies.

Here is a picture of our intermodality, a picture that you will recognize: Jacques-Cartier Bridge and access to the Port of Montreal, which is adjacent. The railway system that you see here runs partly through the Old Port and toward the east, where our terminals are.

As I said earlier, it is an integrated hub. Number of trains entering the port: every week, we have 45 intermodal container trains, which means that there are 45 leaving the port. Three unit trains/unit train loads of grain per week, five unit trains/bulk unit train loads per week. Approximately 2,000 trucks use the Port of Montreal each day.

We are at the centre of a diversified and well-integrated logistical chain: terminal operators, coast guard, dock workers, railway transports, truck drivers, freight forwarders, shipping agents, warehouses, government agencies, longshoremen and checkers, shipping line pilots, shipping agencies. So we have to operate in all these areas and closely monitor what is going on in all fields.

We also have another major advantage at the Port of Montreal: industrial peace with the longshoremen and checkers, whose contract will terminate in December 2008. The employees of the Port of Montreal have five collective agreements. We have signed with the people of four of those five agreements until 2011, and the fifth, with the railway system, is being resolved until 2012. We have 325 employees at the Port Administration as such.

Now I am proud to show you a table indicating total traffic.

[English]

The total traffic handled at the Port of Montreal is indicated in this chart. As you can see, the breakdown is mainly solid bulks like grain; liquid, which is petroleum; and then other merchandise which makes up the container traffic. You can see our growth from 2002 to 2006 and beyond in 2007. On the container side, we go from 9.1 million tonnes to 12 million tonnes. Last year was our best year in the history of the port, with a total traffic of 25.1 million tonnes.

What has transpired in Montreal from 1960 to 2007? On this slide, you will notice the dramatic growth we have had in the containers. In 1960, we handled 3.4 million tonnes of general cargo, mostly not containerized. Today we have up to 11.8 million tonnes, and it is largely containerized. That is an increase of

que la préparation de trains unitaires par destination — je vous expliquerai plus tard, si vous le désirez — directement relié aux réseaux autoroutiers menant vers les marchés du Québec, de l'Ontario et des États du nord-est américain.

C'est une plaque tournante complètement intégrée : un Réseau rail-route : connexions directes avec les principales artères. Efficacité de transport : 55 p. 100 des mouvements se font par train au niveau des conteneurs avec CP et CN, 45 p. 100, et il y a plus de 25 compagnies de camionnage.

Je vous montre une photo de notre intermodalité, photo que vous reconnaissez : le pont Jacques-Cartier et l'accès au port de Montréal, qui est adjacent. Le réseau ferroviaire que vous voyez là, justement, passe en partie dans le Vieux-Port et se dirige ensuite vers l'Est où sont nos terminaux.

Comme je l'ai dit tantôt, c'est une plaque tournante intégrée. Nombre de trains entrant au port : chaque semaine, nous avons 45 trains conteneurs-intermodaux, ce qui veut dire qu'il y en a 45 qui sortent. Trois trains unitaires/ train bloc de grain par semaine, cinq trains unitaires/train bloc de vrac par semaine. Environ 2 000 camions par jour utilisent le port de Montréal.

Nous sommes au cœur d'une chaîne logistique diversifiée et bien intégrée : exploitant les terminaux, la Garde côtière, les arrimeurs, les transports ferroviaires, routiers, transitaires, expéditeurs, les entrepôts, les agences gouvernementales, débardeurs et vérificateurs, pilotes de lignes maritimes, agences maritimes. Il faut donc jouer sur tous ces tableaux et suivre de très près ce qui se déroule dans tous les domaines.

Nous avons aussi au port de Montréal un autre grand avantage : la paix industrielle au niveau des débardeurs et des vérificateurs, dont le contrat prendra fin en décembre 2008. Les employés du port de Montréal ont cinq conventions collectives. Nous avons signé avec les gens de quatre de ces cinq conventions jusqu'en 2011, et la cinquième, avec le réseau ferroviaire, est en voie d'être résolue jusqu'en 2012. À l'administration portuaire proprement dite, nous avons 325 employés.

Avec fierté, je vous montre un tableau du trafic total maintenant.

[Traduction]

Ce graphique représente le trafic total du port de Montréal. Comme vous pouvez le voir, la répartition est la suivante : en premier lieu, les chargements solides en vrac tels que le grain; les liquides, c'est-à-dire le pétrole; et les autres marchandises, qui sont conteneurisées. Le graphique illustre notre croissance de 2002 à 2006 et la croissance prévue en 2007. En ce qui concerne le trafic conteneurisé, nous sommes passés de 9,1 millions de tonnes à 12 millions de tonnes. L'an dernier, nous avons connu notre meilleure année de toute l'histoire du port, avec un trafic total de 25,1 millions de tonnes.

Que s'est-il passé à Montréal de 1960 à 2007? Cet acétate montre la croissance spectaculaire du trafic conteneurisé. En 1960, nous avons manutentionné 3,4 millions de tonnes de marchandises diverses, en majorité non conteneurisées. Aujourd'hui, le chiffre est passé à 11,8 millions de tonnes en

243 per cent. We have transformed this port from mainly a bulk port that handled grain and petroleum to respond to the international requirements of international trade and to take advantage of our privileged geographic location to become the dominant leader that we are in the North Atlantic. I have more facts to prove that to you.

We also have grain elevators. At one time Montreal was the gateway for grain out of Western Canada. Today there is only one functioning grain elevator. In 1980 in Montreal we handled 8.5 million tonnes of grain. Now we handle between 1.2 million and 1.8 million tonnes. I make a pilgrimage to the Wheat Board once a year to ask how I can better help them, to the chagrin of the Port of Quebec, which has a private elevator. Ours is a public elevator. We have to protect 77 per cent of the capacity of the elevator for the Wheat Board, which means that we can do business with private operators for only the other 23 per cent. That is okay; it is still very profitable, which is why we keep it going.

On international container traffic in the North Atlantic, 96 per cent of our business is with Europe and the Mediterranean. We deal with all the countries of Europe and are now starting to penetrate into the Eastern Bloc countries that are opening up.

Domestic traffic on the container side is mainly with Newfoundland, a bit with CTMA Group.

Our strength in Montreal, as shown in the graph on page 13 of our presentation, is that we are the fastest and most direct link to Toronto, Detroit, Chicago and New York. There is a new link that you will see at the bottom — Freeport. I will get into that later when I talk about the new shipping lines that are using Montreal. You also see there the ports we go to in Europe.

On the North American East Coast, the Port of Montreal ranks third on the container side after New York and Hampton Roads. We do more business than Baltimore, Halifax, Philadelphia or Boston. Halifax is always referred to as a deep water port. In news reports we hear about Halifax and Vancouver, never about Montreal. However, we are the hub; we are the gateway; we have the potential to grow, with all due respect to Halifax.

On interior container traffic in Canada, we do 60 per cent of our container business in Canada and 40 per cent in the United States. In the United States we do 15 per cent of our business in the Northeast, going all the way into Rhode Island, Connecticut and Massachusetts. We hurt the Port of Boston. Shippers come through Montreal or New York to go to Boston.

majorité conteneurisées, soit une augmentation de 243 p. 100. Nous avons transformé ce port qui était essentiellement un port de marchandises en vrac pour le grain et le pétrole afin de répondre aux exigences internationales du commerce international et de tirer parti de notre situation géographiques privilégiée et nous en avons fait le port dominant qu'il est aujourd'hui dans l'Atlantique nord. En voici d'autres preuves.

Nous avons aussi des éleveurs à grains. À une certaine époque, Montréal était le point de transit pour le grain venu de l'ouest du Canada. Aujourd'hui, il ne reste plus qu'un seul éleveur opérationnel. En 1980, à Montréal nous avons manutentionné 8,5 millions de tonnes de grain. Aujourd'hui, le chiffre est de 1,2 million à 1,8 million de tonnes. Une fois par an, je me rends en pèlerinage à la Commission canadienne du blé pour lui demander ce que je pourrais faire de plus pour elle, au grand dam du port de Québec, qui a un éleveur privé. Le nôtre est public. Nous devons réserver 77 p. 100 de la capacité de l'éleveur à la Commission canadienne du blé, ce qui signifie qu'il ne nous reste que 23 p. 100 pour faire affaire avec les opérateurs privés. Ce n'est pas un problème; l'éleveur demeure très profitable et c'est la raison pour laquelle nous continuons à l'exploiter.

En ce qui concerne le trafic conteneurisé international sur l'Atlantique nord, 96 p. 100 de nos activités visent l'Europe et la région méditerranéenne. Nous faisons affaire avec tous les pays d'Europe et nous avons établi une tête de pont dans les pays du Bloc de l'Est qui commencent à s'ouvrir.

Le trafic conteneurisé domestique se fait surtout avec Terre-Neuve, et un peu avec le CTMA Group.

Ce qui fait notre force à Montréal, comme le montre le graphique à la page 13 de notre présentation, c'est que nous offrons le lien le plus rapide et le plus direct avec Toronto, Detroit, Chicago et New York. Au bas de ce graphique, vous pouvez voir que nous avons un nouveau lien avec Freeport. J'y reviendrai tout à l'heure lorsque je vous parlerai des nouvelles compagnies de transport maritime qui utilisent Montréal. Vous pouvez aussi voir les ports que nous desservons en Europe.

Sur la côte est de l'Amérique du Nord, Montréal se classe au troisième rang des ports à conteneurs après New York et Hampton Roads. Nous nous plaçons avant Baltimore, Halifax, Philadelphie ou Boston. On dit toujours de Halifax que c'est un port en eau profonde. Dans la presse, on parle toujours de Halifax et de Vancouver, jamais de Montréal. Nous sommes pourtant la vraie plaque tournante; nous sommes la vraie porte d'entrée. Nous avons le potentiel de croissance nécessaire, n'en déplaise à Halifax.

En ce qui concerne le trafic conteneurisé au Canada, 60 p. 100 de celui-ci est destiné au Canada et 40 p. 100 aux États-Unis. Aux États-Unis, 15 p. 100 de nos activités se déroulent dans le nord-est où nous allons jusqu'à Rhode Island, le Connecticut et le Massachusetts. Nous portons ombrage au port de Boston. Les transporteurs passent par Montréal ou New York pour aller à Boston.

We do 75 per cent of our business in the United States in the Midwest, because of our rail connection. We were the precursors to free trade. You will recall that in 1984 Canada went ballistic because Mr. Mulroney wanted free trade. Montreal had already started to penetrate north-south into the United States with CP in 1980. We had already created our corridor, which today is the latest buzz word — gateway.

I wrote letters to the industry in 1986 thanking them for using the Port of Montreal system, the Port of Montreal gateway. Of course, when Mr. Lapierre came up with the term "gateway" three years ago, I responded, "The more things change, the more they stay the same."

To illustrate why we are an integrated hub, look at the distances from Montreal to Toronto, Detroit, Chicago versus Halifax, New York, Virginia and Baltimore.

[Translation]

We are the international port nearest the industrial heartland of North America, the one offering competitive access to the major markets of Canada and the American Midwest.

[English]

It is 1,300 kilometres from Montreal to Chicago. It is double that distance if you go through Halifax. It is four times cheaper to move as far inland as possible by water than to move by rail or truck. We worked to make it a success. We took advantage of our situation.

Here you can see the rail movements for Canadian and American traffic and the truck movements. As indicated at the bottom, you can reach Toronto in 10 hours, Detroit in 23 hours, and Chicago in 33 hours. Ten years ago we used to get to Chicago in 72 hours. With CP and CN we put together an integrated system. We now prepare the block trains, the unit trains, on our docks. I will explain to you later why we are the most productive terminals not in only Canada but in all of North America. We reach Chicago in 33 hours and we are aiming for 24 hours with CP and CN.

This slide shows what is happening on the Northeast Coast. From 2001 to 2005, in the ports with which we compete — Boston, New York, Delaware River, Baltimore and Virginia — the number of total containers handled went from 1,687,656 to 1,920,312 — an average growth of 3.3 per cent. In Montreal, that number went from 843,325 to 1,078,492 — an average growth of 6.3 per cent. There was growth of 4.3 per cent in total containers handled in this market. That is why we say we are the leader. We back our statements with facts. In the last five-year period, there has been a 30.3 per cent growth in containers in Montreal.

Soixante-quinze pour cent de nos activités commerciales aux États-Unis concernent le Midwest, à cause de nos liens ferroviaires. Nous avons été les précurseurs du libre-échange. Souvenez-vous qu'en 1984, le Canada avait explosé d'indignation parce que M. Mulroney voulait le libre-échange. Montréal avait déjà commencé à pénétrer aux États-Unis sur un axe nord-sud grâce à CP Rail en 1980. Nous avions déjà établi notre corridor, notre porte d'entrée, le dernier mot à la mode.

J'ai écrit aux membres de l'industrie en 1986 pour les remercier d'utiliser le système portuaire de Montréal, la porte d'entrée qu'est notre port. Bien entendu, lorsque M. Lapierre a utilisé pour la première fois le terme « port d'entrée », il y a trois ans, j'ai répondu, « Plus ça change, plus c'est la même chose ».

Si vous voulez savoir pourquoi nous sommes une plaque tournante intégrée, considérez les distances entre Montréal et Toronto, Detroit ou Chicago et comparez-les avec celles qui existent entre Halifax, New York, la Virginie et Baltimore.

[Français]

Nous sommes le port international le plus près du cœur industriel de l'Amérique du Nord, celui qui offre l'accès concurrentiel aux principaux marchés du Canada et à ceux du Midwest américain.

[Traduction]

Une distance de 1 300 kilomètres sépare Montréal de Chicago. Elle double si vous passez par Halifax. Cela coûte quatre fois moins cher de remonter aussi loin que possible dans l'intérieur par voie fluviale que d'utiliser le transport ferroviaire ou routier. Nous avons fait de gros efforts pour que ce soit une réussite. Nous avons tiré parti de notre situation géographique.

Cet acétate illustre le trafic ferroviaire et routier canadiens et américains. Comme il l'est indiqué au bas de l'acétate, vous pouvez rejoindre Toronto en dix heures, Detroit en 23 heures, et Chicago en 33 heures. Il y a dix ans, il nous fallait 72 heures pour atteindre Chicago. Nous avons établi un système intégré avec le CN et le CP. Nous formons maintenant les trains intégraux, les trains unitaires, directement sur nos quais. Je vous expliquerai plus tard pourquoi nous sommes les terminaux les plus productifs non seulement du Canada mais de toute l'Amérique du Nord. Nous rejoignons Chicago en 33 heures et nous projetons de le faire en 24 heures avec le CP et le CN.

Cet acétate vous montre la situation sur la côte nord-est. De 2001 à 2005, dans les ports avec lesquels nous sommes en concurrence — Boston, New York, la rivière Delaware, Baltimore et les ports de Virginie — le nombre total des conteneurs manutentionnés est passé de 1 687 656 à 1 920 312 — soit une croissance moyenne de 3,3 p. 100. À Montréal, ce chiffre est passé de 843 325 à 1 078 492 — soit une croissance moyenne de 6,3 p. 100. Le nombre total des conteneurs manutentionnés sur ce marché a augmenté de 4,3 p. 100. C'est pourquoi nous disons que nous sommes le leader et nous justifions nos déclarations dans la pratique. Au cours des cinq dernières années, le trafic de conteneurs a augmenté de 30,3 p. 100 à Montréal.

The next slide shows what is happening with Canada at the East Coast ports. In Montreal, from 2001 to 2006, traffic increased from 989,427 TEUs to 1,288,910 TEUs — an increase of 30.4 per cent, where TEUs are twenty-foot equivalent units. With all due respect to Halifax, they had about a 1 per cent growth.

We are a leader on the North Atlantic. On the TransAtlantic to Northern Europe, England, et cetera, Montreal and New York shipping lines are even at 38 per cent each. The other ports are at 24 per cent.

Over the years we have done marketing and capacity studies. We have undertaken another capacity study because we are running out of space on the Island of Montreal. We have embarked on a major review of our container handling capacity to accommodate growth. This study validates the traffic growth potential on the North Atlantic trade and the Port of Montreal for the next 10 years. An independent study by IBI Group confirms that. It confirms that plans for infrastructure improvements will meet the needs for additional capacity and growth.

This is the study of Moffatt & Nichol, a Canadian-based company. They have an office in Vancouver. This is confidential data, but we have to share it with you. It deals with the throughput in Montreal and the acreage of our terminals. The productivity is 7,719 TEUs per acre. That is a little stamp of land backed up into Notre Dame Street.

We are a terminus port, which means that the container ships arrive in Montreal, are completely emptied, are completely reloaded. Within three and a half days they head back to Europe and then are back to Montreal seven days later.

Vancouver is a booming and growing port. It handles more containers than Montreal, but they have fewer tonnes in their containers because they are bringing in toys, clothes and Christmas goodies, whereas we are bringing in wine, scotch and knocked-down auto parts. Our containers carry more tonnes than the containers in Vancouver.

This slide shows the productivity of the container terminals. You will notice that the productivity of Montreal when compared to Halifax is almost double. We also see New York, Los Angeles and Long Beach. Compared to Rotterdam, Singapore and others, Montreal ranks in the top five in productivity. The longshoremen like this because when they negotiate they can say, "We are good, we are smart, we are kind; give us more money."

Security is a priority for us. Since 1998, we have built a state-of-the-art integrated security video surveying system which today encompasses some 150 cameras over our 25 kilometres on the Island and extending to the South Shore. We were the

L'acétate suivant illustre ce qui se passe dans les ports de la côte est. À Montréal, de 2001 à 2006, le trafic est passé de 989 427 E.V.P. à 1 288 910 E.V.P. — soit une augmentation de 30,4 p. 100, (E.V.P. correspond à équivalent vingt pieds pour les conteneurs). N'en déplaise à Halifax, son trafic portuaire augmenté de 1 p. 100.

Nous sommes un leader sur l'Atlantique Nord. Pour ce qui est du trafic transatlantique avec l'Europe du Nord, l'Angleterre, et cetera, les ports de Montréal et de New York sont à égalité avec 38 p. 100 chacun du trafic. Les autres ports se partagent les 24 p. 100 restants.

Au fil des années, nous avons fait des études de marketing et de capacité. Nous avons entrepris une autre étude de capacité parce que nous allons bientôt être à cours d'espace sur l'île de Montréal. Nous nous sommes lancés dans une étude approfondie sur notre capacité de manutention de conteneurs afin de tenir compte de la croissance. Cette étude confirme le potentiel de croissance du trafic commercial sur l'Atlantique Nord et celui du port de Montréal pour les dix prochaines années. Une étude indépendante effectuée par l'IBI Group le confirme. Elle confirme notamment que nos plans d'amélioration de l'infrastructure permettront de répondre aux besoins additionnels en matière de capacité traditionnelle et de croissance.

Il s'agit de l'étude de Moffatt & Nichol, une société canadienne qui a un bureau à Vancouver. Les données sont confidentielles, mais nous devons vous les communiquer. Il s'agit de la capacité de traitement des mouvements à Montréal et de la superficie de nos terminaux. La productivité est de 7 719 E.V.P. par acre. Il s'agit d'un tout petit bout de terrain adossé à la rue Notre-Dame.

Nous sommes un terminus, ce qui signifie que les navires porte-conteneurs arrivent à Montréal où ils sont complètement déchargés et complètement rechargés. Trois jours et demi plus tard, ils repartent pour l'Europe et reviennent à Montréal sept jours après.

Vancouver est un port en pleine expansion. Il manutentionne plus de conteneurs que Montréal, mais ces conteneurs représentent un tonnage moins élevé parce qu'ils contiennent des jouets, des vêtements et des articles de Noël, alors que nous importons des vins, du scotch et des pièces détachées d'automobile. Nos conteneurs représentent un plus gros tonnage que ceux de Vancouver.

Cet acétate illustre la productivité des terminaux à conteneurs. Vous remarquerez que la productivité de Montréal comparée à celle de Halifax est presque le double. Nous voyons aussi celle de New York, de Los Angeles et de Long Beach. En comparaison de Rotterdam, Singapour et d'autres ports, Montréal se classe dans les cinq premiers sur le plan de la productivité. Cela plaît aux débardeurs parce que lorsqu'ils négocient leur convention collective, ils peuvent se permettre de dire « Nous sommes bons, nous sommes intelligents et nous sommes gentils; donnez-nous plus d'argent ».

La sécurité est une priorité pour nous. Depuis 1998, nous avons installé un système de surveillance vidéo intégré de pointe qui comporte quelque 150 caméras de surveillance qui couvrent nos 25 kilomètres sur l'île et s'étend à la côte sud. Nous avons été le

first Canadian port to obtain accreditation under the ISPS code. We did so 42 days before the deadline of July 1, and we have just been reaccredited for another five years. We have made spent over \$8 million in capital expenditures on security projects, and we plan to spend another \$11.2 million in the next four or five years.

Our control centre is state of the art. People who come to see it, as Senator Mercer did, cannot believe it. We have everything: online, the AIS automatic identification system and the Coast Guard. We can see where the ships are in the Gulf of St. Lawrence. We know where the icebreakers are. We have water level forecasts. The shipping lines loading their ships can zone in with the Internet and do their planning for their ships to come into Montreal. It is state of the art and we are very proud of it.

Since 1997 we have provided security through a private security firm. Guards patrol the port 24 hours a days, seven days a week. We are fully integrated with the RCMP, the Combined Port Investigation Unit, immigration, the Sûreté du Québec and customs. We have so far issued 7,000 identification cards. The RCMP, customs and various police forces have full access to our port property and our real-time video camera network and they are situated in our building.

Since 2000, we have been partners with the Canadian and U.S. police forces and customs authorities as well as the Port of Halifax and the Canada-United States Cargo Security Project.

In April 2006 we were commended by the U.S. Coast Guard, who, with Transport Canada, did an audit on security best practices on the joint training of security agents, the integration of communications systems, the sharing of video camera images, and the security detection and intervention capacity. We were the port that told Transport Canada, "If you want to deal with our terminal operators, you go through our port administration." Our board is responsible to manage this and we will assume the responsibility.

The other ports in Canada have not done that. They have told Transport Canada to deal directly with the terminal operators. So be it. Vive la différence.

The National Port Enforcement Team mixed investigation security unit based at the port building includes the RCMP, Canada Border Services Agency, immigration, Transport Canada, the Sûreté du Québec and the Montreal police. The Montreal Port Authority collaborates fully with Canada Border Services Agency, CBSA. The inspection facility is provided and paid for yearly by the Montreal Port Authority; we provide their facility and we pay for it.

CBSA has two VACIS vehicle and cargo inspection systems at the port and they are in the process of installing radiation and scanning portals in Montreal. We can discuss that later

premier port canadien à être accrédité en vertu du code ISPS. Nous l'avons fait 42 jours avant la date limite du 1^{er} juillet, et nous avons été réaccrédités pour une période supplémentaire de cinq ans. Nous avons consacré plus de huit millions de dollars à des immobilisations dans le cadre de projets de sécurité, et nous avons l'intention de dépenser 11,2 millions de dollars supplémentaires au cours des quatre ou cinq prochaines années.

Notre centre de contrôle est à la fine pointe de la technologie et les visiteurs, comme cela a été le cas du sénateur Mercer, n'en croient pas leurs yeux. Nous avons tout : en ligne, le système d'identification automatique et la Garde côtière. Nous pouvons voir la position des navires dans le golfe du Saint-Laurent. Nous savons où se trouvent les brise-glaces. Nous avons accès aux prévisions des niveaux d'eau. Les compagnies maritimes qui chargent leurs navires peuvent utiliser l'Internet et planifier l'entrée de leurs navires dans le port de Montréal. C'est un système de pointe dont nous sommes très fiers.

Depuis 1997, nous utilisons une compagnie privée pour assurer la sécurité. Des gardes patrouillent le port 24 heures par jour, sept jours par semaine. Nous sommes totalement intégrés avec la GRC, l'équipe nationale d'enquêtes portuaires, la Sûreté du Québec et les Douanes. Jusqu'à présent, nous avons délivré 7 000 cartes d'identité. La GRC, les Douanes et les divers corps de police ont librement accès à nos biens portuaires et à un réseau de caméras vidéo en temps réel et ils sont installés dans notre édifice.

Depuis 2000, nous travaillons en partenariat avec les polices et les douanes canadiennes et américaines, ainsi qu'avec le port de Halifax et avec les responsables du Projet sur la sécurité des marchandises canado-américains.

En avril 2006, nous avons été félicités par la Garde côtière américaine, qui, avec Transports Canada, a effectué une vérification des meilleures pratiques de sécurité en ce qui concerne la formation conjointe des agents de sécurité, l'intégration des systèmes de communications, mise en commun des images vidéo et la capacité d'alarme et d'intervention. Nous sommes le port qui a dit à Transports Canada, « Si vous voulez traiter avec nos exploitants de terminal, vous devrez passer par notre administration portuaire ». Notre conseil est responsable de cette gestion et nous assumons cette responsabilité.

Les autres ports canadiens ne l'ont pas fait. Ils ont dit à Transports Canada de traiter directement avec les exploitants de terminal. Grand bien leur fasse. Vive la différence.

L'Unité de sécurité des enquêtes de l'Équipe intégrée de police portuaire basée dans l'édifice du port regroupe des membres de la GRC, de l'Agence des services frontaliers du Canada, de l'immigration, de Transports Canada, de la Sûreté du Québec et de la police de Montréal. L'Administration du port de Montréal collabore étroitement avec l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC. L'installation d'inspection est fournie et payée annuellement par l'Administration du port de Montréal; nous fournissons l'installation et nous prenons les frais en charge.

L'ASFC dispose de deux VACIS qui sont des systèmes mobiles d'inspection des véhicules et du fret dans le port et procède maintenant à l'installation de portiques de balayage

because we do not agree with the way they want to do it, but we will collaborate, whatever decision is rendered by the powers that be.

There is a continuous presence of U.S. customs officers at the port.

The Canadian government's Marine Transportation Security Clearance Program is to come into force in Montreal on December 15, 2007. We recommended that regulations recently promulgated apply to all workers and individuals who access the Port of Montreal infrastructure and terminals. The same exists in the ports in Florida and will be applicable to all ports in the United States by 2009.

We say that because that is not what has been promulgated. There is a screening process, but there are certain people who do not have to have a clearance; we do not agree with that.

We are the only port in Canada to insist that all export containers coming into our port must be sealed. We transferred the responsibility to where it belongs. The stevedores did not like that, but we insisted.

[Translation]

We are going to stop fooling around. They all have a seal.

[English]

For security, we spend \$2.5 million annually for our activities.

Let us talk about the environment. We protect the environment, a value inherent to our mission. We have an environmental policy and an environmental management system in effect. We have a full-fledged environment team consisting of four people working with all port users.

We have 977 hectares of property, of which we have evaluated 99 per cent. Only 1 per cent, 13 hectares, do not meet the requirements and mitigation procedures have been put into place. Within three years, those things will meet the environmental norms of the Canadian government. In the last two years, the cost has totalled \$3 million for expertise and environmental projects. We know we have to do that.

Regarding financial data on the Port of Montreal from 1980 to 2006, very little is known. Prior to 1980 the Port of Montreal used to lose money. Since 1980 we have been making net profits.

[Translation]

The net profit is \$301 million.

et de détection des radiations à Montréal. Nous pourrions en reparler car nous ne sommes pas d'accord avec la manière dont l'ASFC veut procéder, mais nous collaborerons, quelle que soit la décision prise par les autorités.

Des agents des douanes des États-Unis sont présents en permanence dans le port.

Le Programme de sécurité du transport maritime du gouvernement canadien doit entrer en vigueur à Montréal le 15 décembre 2007. Nous avons recommandé que les règlements récemment promulgués soient applicables à tous les travailleurs et personnes qui ont accès aux infrastructures et aux terminaux du port de Montréal. Les mêmes dispositions existent pour les ports de Floride et seront étendues à tous les ports des États-Unis d'ici 2009.

Nous disons cela parce que ce ne sont pas les dispositions qui ont été promulguées. Il y a un processus de sélection, mais certaines personnes n'ont pas d'habilitation de sécurité. Nous n'approuvons pas cette situation.

Nous sommes le seul port au Canada qui insiste pour que tous les conteneurs pour l'exportation qui entrent dans notre port soient placés sous scellés. Nous avons transféré la responsabilité à qui de droit. Les débardeurs ne l'ont pas apprécié, mais nous avons insisté.

[Français]

On va arrêter de niaiser. Ils ont tous un sceau.

[Traduction]

Nous dépensons 2,5 millions de dollars annuellement pour la sécurité.

Parlons de l'environnement. Nous protégeons l'environnement, valeur inhérente à notre mission. Nous avons une politique environnementale et un système de gestion environnementale en vigueur. Nous avons une équipe complète de protection de l'environnement composée de quatre personnes qui travaillent avec tous les utilisateurs du port.

Nous possédons 977 hectares de terrain, dont nous avons évalué 99 p. 100. Un pour cent seulement, soit 13 hectares, ne satisfont pas aux exigences, et des mesures d'atténuation ont été mises en place. D'ici trois ans, tout satisfera aux normes environnementales du gouvernement canadien. Au cours des deux dernières années, les projets d'expertise et de protection de l'environnement ont coûté un total de trois millions de dollars. Nous savons qu'il est indispensable de le faire.

On sait très peu de choses des données financières concernant le port de Montréal. Avant 1980, le port de Montréal perdait de l'argent. Depuis 1980, il réalise des profits nets.

[Français]

Le bénéfice net est de 301 millions de dollars.

[English]

The cash flow, as you know, is net profit plus depreciation, which amounts to \$587 million. As I said earlier, we have spent \$432 million to rebuild the port. It has not cost the taxpayer or the federal government one penny; there have been no subsidies whatsoever. We do not cry on anyone's shoulders.

We have paid dividends in that same timeframe to the federal government, to the tune of \$148 million to our shareholders, but the terms changed in 1999 with the introduction of the new act, which is a gross revenue charge, with which we disagree.

Then there is the gross revenue charge, which we disagree with, but we pay it to the tune of \$148 million to our shareholder, the federal government, and we have paid taxes to the City of Montreal, close to \$90 million. I say that because we compete with American ports and they collect taxes from their citizens to expand, market and sell their port. In Canada we have a law that says grants in lieu of taxes. We pay based on certain evaluations.

We receive few or no services. We have our own roadway, which we pave. We have our own electrical system. We buy the electricity from Hydro Quebec and sell it to our customers; we are the only facility I know of in Quebec that does that. We buy our water from the City of Montreal. We have our own watering system. We clean our own roads. We do our own snow removal and garbage removal. The only thing the city provides is fire service, and the last time there was a fire was about 18 years ago. We pay; it is a reality and we have to be good corporate citizens, but a true businessman would ask why are we paying if we are not getting any service.

[Translation]

For the future, we anticipate continuing growth and profitability for the Port of Montreal. This is very important for us.

[English]

There is our forecast for container growth for the next five years. We are forecasting an 18 per cent increase over that five-year period, an average increase of 3.3 per cent. How will we respond to that increase? There are our capital projects approved by the board. Every year we present a five-year corporate plan to the board. In the next five year period, we will spend \$175 million to continue to take care of this port. We will continue to be a major player in the

[Traduction]

Nous avons une encaisse de 587 millions de dollars qui, comme vous le savez, représente le profit net plus l'amortissement. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous avons dépensé 432 million de dollars pour reconstruire le port. Cela n'a pas coûté un sou aux contribuables ou au gouvernement fédéral; nous n'avons eu aucune subvention. Nous ne pleurons sur l'épaule de personne.

Au cours de la même période, nous avons payé des dividendes au gouvernement fédéral, un montant de l'ordre de 148 millions de dollars à nos actionnaires, mais les conditions ont changé en 1999 avec l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, qui impose des frais sur les revenus bruts, ce avec quoi nous ne sommes pas d'accord.

Il y a aussi les frais sur les revenus bruts — ce que nous n'approuvons pas non plus — mais nous payons 148 millions de dollars à notre actionnaire, le gouvernement fédéral, et nous avons payé près de 90 millions de dollars de taxes à la ville de Montréal. Je dis cela parce que nous sommes en concurrence avec les ports américains qui perçoivent des taxes sur leurs citoyens, ce qui leur permet de prendre de l'expansion, de commercialiser et de vendre leurs installations. Au Canada, nous avons une loi qui prévoit des subventions au lieu des taxes. Nous payons en fonction de certaines évaluations.

Nous bénéficions de peu ou pas de services. Nous avons notre propre voie carrossable, dont nous assurons nous-mêmes le revêtement. Nous avons notre propre système d'électricité. Nous achetons notre électricité à Hydro-Québec et nous la vendons à nos clients; nous sommes les seuls au Québec à faire cela. Nous achetons notre eau à la Ville de Montréal. Nous avons notre propre système d'arrosage. Nous nettoyons nos propres routes. Nous assurons l'enlèvement de la neige et des ordures. Le seul service que nous fournit la ville est le service d'incendie; or, le dernier incendie remonte à 18 ans environ. Nous payons; c'est cela la réalité et nous sommes obligés d'être une entreprise socialement responsable, mais un homme d'affaires digne de ce nom demanderait pourquoi nous payons si nous n'obtenons aucun service.

[Français]

À l'avenir, nous prévoyons une croissance continue et la profitabilité pour le port de Montréal. Ceci est bien important pour nous.

[Traduction]

Voici nos prévisions pour l'augmentation de la conteneurisation au cours des cinq prochaines années. Nous prévoyons une augmentation de 18 p. 100 sur cette période de cinq ans, soit une augmentation moyenne de 3,3 p. 100. Comment réagirons-nous? Voici nos projets d'immobilisations approuvés par le conseil. Chaque année, nous présentons un plan d'entreprise quinquennal à celui-ci. Au cours des cinq prochaines années, nous dépenserons 175 millions de dollars pour continuer à

Canadian economy. Beyond 2011, we think we will spend a minimum of \$195 million.

You ask yourself the question: Can the Port of Montreal afford it? We say yes. Our net profit will be \$37 million; our cash flow will be \$150 million.

Our property costs will be \$176 million. You say, where do we get the rest? We have \$100 million in the bank. The Port of Montreal adopted a policy that when we have our corporate plans and our capital budgets approved, we always have \$50 million in the bank. That is a directive I put in place back in 1974 when I was Director of Finance. I became CEO in 1984. Successive boards have agreed with that policy. We keep that money for a rainy day. Our planning process is serious; we are not making a shopping list, because we know we have to keep that \$50 million there. Then over the same time we will pay \$75 million.

[Translation]

The Port of Montreal is an incalculable advantage for the exporters of Montreal, Quebec and Canada as a whole. It is and will remain a constant work in progress in order to meet growing demand. First, on Montreal Island, for the container market and in the future, relying on its land reserves in Contrecoeur.

[English]

I could tell you about the myths that still exist about the Port of Montreal, but I think I will stop here. Before the end of the discussion, if you allow me, I would like to talk about the myths. It saddens us because we know we are important.

I am now ready to answer questions. I will answer them as candidly and as honestly as I have always done and then we have some additional comments to make.

[Translation]

The Chairman: My first question concerns labour relations at the Port of Montreal, which seem to be working out for the best. In 2005, you signed a new collective agreement between the port and the Maritime Employers Association that will be in effect until 2008. The collective agreement of the professional and technical employees was ratified and will be in effect until 2012.

In view of the increasing pressure to improve the efficiency and performance of ports, I would like to know the impact of the climate, which is very competitive for employees, and how they are adapting to the rapid introduction of new technologies.

entretenir ce port. Nous continuerons à être un des principaux acteurs dans l'économie canadienne. Après 2011, nous dépenserons probablement un minimum de 195 millions de dollars.

Vous vous posez alors la question suivante : le port de Montréal en a-t-il les moyens? Et notre réponse est oui. Notre profit net sera 37 millions de dollars et notre encaisse, 150 millions de dollars.

Nos coûts associés à la propriété seront de 176 millions de dollars. Et vous dites, où allons-nous trouver le reste? Nous avons 100 millions de dollars en banque. Le port de Montréal a adopté pour politique que lorsque nos plans d'entreprise et notre budget d'immobilisation sont approuvés, il nous reste toujours 50 millions de dollars en banque. C'est une directive que j'ai imposée en 1974 lorsque j'étais directeur des finances. Je suis devenu premier dirigeant en 1984. Des conseils d'administration successifs ont accepté cette politique. Nous gardons cet argent pour les moments où le temps pourrait se gêner. Notre processus de planification est sérieux; nous ne nous faisons pas une « liste de magasinage », parce que nous savons que nous devons garder 50 millions de dollars. Au cours de cette période, nous payerons 75 millions de dollars.

[Français]

Le port de Montréal est un inestimable avantage pour les exportateurs de Montréal, du Québec et du Canada tout entier. Il est et demeurera un chantier perpétuel pour répondre à la demande croissante. D'abord, sur l'île de Montréal, pour le marché des conteneurs et dans l'avenir, en comptant sur ses réserves foncières à Contrecoeur.

[Traduction]

Je pourrais vous raconter bien des choses au sujet des mythes qui ont encore cours au sujet du port de Montréal, mais je crois que je vais m'arrêter là. Avant la fin de la discussion, si vous me le permettez, je voudrais vous parler de ces mythes. C'est une situation qui nous attriste car nous sommes conscients de notre importance.

Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions. Je le ferai aussi ouvertement et honnêtement que je l'ai toujours fait; après quoi, nous aurons quelques remarques supplémentaires à faire.

[Français]

La présidente : Ma première question porte sur les relations de travail au port de Montréal, qui semblent aller pour le mieux. En 2005, vous avez signé une nouvelle convention collective entre le port et l'Association des employeurs maritimes qui sera en vigueur jusqu'en 2008. La convention collective des employés professionnels et techniques a été ratifiée et sera en vigueur jusqu'en 2012.

Étant donné les pressions de plus en plus grandes pour améliorer l'efficacité et la performance des ports, j'aimerais savoir quel est l'impact du climat, qui est très compétitif pour les employés, et comment s'adaptent-ils à l'arrivée rapide des

How do you view the future of labour relations? Don't you anticipate any difficulties? How can past difficulties help you adequately identify the major issues in this area?

Mr. Taddeo: First, the Maritime Employers Association is completely independent. We do not negotiate with them. They hire the longshoremen and checkers. The Maritime Employers Association represents the shipping lines and dock workers.

[English]

They also represent the stevedoring companies that hire the longshoremen. With the arrival of the major shipping lines over the years, the stevedores now know the importance and the shipping lines do as well. That is why you will have peace in labour to 2008.

[Translation]

In my opinion, that will continue because each party realizes it is important. No real threat will come from the longshoremen.

The longshoremen have asked that the threshold be raised — as you know, their wages are guaranteed — and the industry has accepted. Relations are good. About 10 years ago, with the industry and AEM, we installed a simulator at the Port of Montreal, somewhat like CAE. In other words, there is a module in a building on the docks where the longshoremen train themselves. The port paid \$600,000 at that time, we continue paying for electricity, the building is provided free of charge, and we also continue to ensure that there is equipment. I went there to take a test, and, thank God, fortunately I am not a longshoreman, because not a lot of containers would arrive on the boat or get off the boat, because I missed a lot.

[English]

That is a true story. It is quite a technique. They are sitting 30 metres in the air. It is a cold, windy day, and they are playing with all these little gadgets. Productivity is second to none.

Over the years now they have understood labour peace. Communication has improved dramatically in Montreal. They all know they are team players. We created special committees at the Port of Montreal to alleviate the situation of the bad reputation. We have a marketing committee that meets twice a year, a competitive committee where all the players come in, including the stevedores and the checkers. We brought them in on the committee meetings and said, "You are part of our success. Come and tell us what you like and do not like. Hear what the other people have to say."

nouvelles technologies? Comment envisagez-vous l'avenir sur le plan des relations de travail? N'anticipez-vous pas des difficultés? Comment les difficultés passées peuvent-elles vous aider à identifier adéquatement les principaux enjeux en la matière?

M. Taddeo : Dans un premier temps, l'Association des employeurs maritimes est complètement autonome. On ne négocie pas avec eux. Ils embauchent les débardeurs et vérificateurs. L'Association des employeurs des maritimes représentent les lignes maritimes et les arrimeurs.

[Traduction]

Elles représentent également les manutentionnaires de fret qui recrutent les débardeurs. Avec l'arrivée des grandes compagnies maritimes au fil des années, les débardeurs sont maintenant conscients de leur importance et les compagnies maritimes aussi. C'est pourquoi la paix sociale régnera jusqu'en 2008.

[Français]

Quant à moi, cela va continuer parce que chaque partie réalise son importance. Il n'y a pas vraiment de menace qui se fera de la part des débardeurs.

Les débardeurs ont demandé à ce qu'on augmente le seuil — comme vous le savez, leurs salaires sont garantis — et l'industrie l'a accepté. Les rapports sont bons. Il y a une dizaine d'années, avec l'industrie et l'AEM, nous avons installé au port de Montréal un simulateur, un peu comme CAE. Autrement dit, il y a un module dans un édifice sur les quais, par lequel les débardeurs s'entraînent eux-mêmes. Le port avait payé à ce moment-là 600 000 \$, nous continuons à payer l'électricité, l'édifice est fourni gratuitement, et nous continuons aussi à nous assurer qu'il y a l'équipement. J'y suis allé pour passer un test et, Dieu merci, heureusement que je ne suis pas un débardeur, parce qu'il n'y aurait pas beaucoup de conteneurs qui arriveraient sur le bateau ou qui sortiraient du bateau, car j'ai manqué mon coup souvent.

[Traduction]

C'est une histoire vraie. C'est une technique impressionnante. Ils sont là, assis, à 30 mètres au-dessus du sol; il fait froid, il y a du vent, et ils jouent avec tous ces petits trucs. La productivité est sans égale.

Au fil des années, ils ont appris ce qu'est la paix sociale. La communication s'est considérablement améliorée à Montréal. Ils savent tous qu'ils doivent jouer le jeu. Nous avons créé des comités spéciaux au port de Montréal pour dissiper la mauvaise réputation qui s'attachait à celui-ci. Nous avons un comité de marketing qui se réunit deux fois par an, un comité de la concurrence auquel tous les intervenants participent, y compris les débardeurs et les contrôleurs. Nous les avons invités à prendre part aux réunions et nous leur avons dit, « Vous êtes une des raisons de notre réussite. Venez nous dire ce qui vous plaît et ce qui ne vous plaît pas. Venez entendre ce que les autres personnes ont à dire ».

The Port of Montreal has a marketing tour six times a year. In this marketing tour, we go to Toronto and Boston and have receptions with the industry. We bring the president of the union and the checkers, and we pay so that they can hear firsthand from the importers and exporters about using the shipping lines and the port as a gateway and how important that is. I am extremely confident that it will continue. We signed our employees to 2011, which is unheard of, and now with the railway to 2012, which is also unheard of.

[Translation]

The Chairman: I think that what we have just seen is significant; of all the international ports on the U.S. East Coast, Montreal is probably the one that offers the best access and, as you said in your presentation, quick, direct and economical access to the markets of Central Canada and the American Midwest.

For the period ended in 2005, traffic in containerized goods at the Port of Montreal increased by 2.6 per cent, from what I have read, over the previous year. That is an encouraging figure; however, you know as well as I do that container ships are tending to get bigger and deeper. We are on perhaps the fourth or fifth generation of ships, what are called the post-Panamax and post-Panamax Plus ships.

The Port of Montreal currently receives Panamax class, that is third generation ships. How does the port intend to position itself in future? Is it possible to consider welcoming post-Panamax ships in future? Can Montreal continue to expand and grow with a fleet of ships of that size?

Mr. Taddeo: Ships of 8,000, 9,000, 10,000 and 12,000 containers are not a concern for us; they have never been a concern for us. The strength of the Port of Montreal is that, since it is a terminal port, the shipping lines that come to Montreal live with the reality of the St. Lawrence River and its depth. Of the existing regular fleet, 54 per cent of the ships that navigate the waters can come to Montreal. If you include 5,000-container ships, you add another 19 per cent. In our opinion, our strength has been to work with these lines and to grow.

Your question is very appropriate because, in 1970, Transport Canada conducted a study that said, "Don't go to the Port of Montreal," because we were the first port to handle containers in Canada, in 1967; 11,374 containers, the year of Expo 67. The study stated: "Ships will be getting bigger, and Canada will suffer because, being an exporter country, we will not be able to serve and provide our services and trade with other countries with a port that is 1,600 kilometers inland and where water levels are too low. Ships will go to more than 1,000 containers." So they built a terminal in Halifax;

Le port de Montréal organise une tournée de promotion commerciale six fois par an. Au cours de cette tournée, nous nous rendons à Toronto et à Boston et y organisons des réceptions avec l'industrie. Nous amenons avec nous le président du syndicat et les contrôleurs, et nous assumons les frais de manière à ce qu'ils puissent entendre eux-mêmes les importateurs et les exportateurs parler de l'utilisation des compagnies maritimes et du port comme porte d'entrée et leur dire combien cela est important. Je suis absolument convaincu que cela continuera. Nous avons signé une convention avec nos employés qui va jusqu'en 2011, ce qui est tout à fait exceptionnel, et maintenant avec les chemins de fer jusqu'en 2012, ce qui est tout aussi exceptionnel.

[Français]

La présidente : Je pense que ce que nous venons de voir est significatif; le port de Montréal est probablement, de tous les ports internationaux de la côte Est américaine, celui qui offre le meilleur accès, et vous le dites dans votre présentation, un accès rapide, direct et économique au marché du centre du Canada et du Midwest américain.

Pour la période qui s'est terminée en 2005, le trafic de marchandises conteneurisées au port de Montréal s'est accru de 2,6 p. 100 d'après nos lectures et par rapport à l'année précédente. C'est une donnée encourageante; toutefois les navires à conteneurs ont tendance à prendre une certaine expansion, vous le savez comme moi, ainsi que de la profondeur. Nous en sommes peut-être à la quatrième ou cinquième génération de navires, qu'on appelle des post-Panamax et post-Panamax Plus.

Le port de Montréal accueille présentement des navires de classe Panamax, c'est-à-dire de troisième génération. Comment le port envisage-t-il de se positionner à l'avenir? Est-il envisageable de penser accueillir des navires post-Panamax dans le futur? Est-ce que Montréal peut continuer à prendre de l'importance et croître avec une flotte de navire de cette taille?

M. Taddeo : Les navires de 8 000, 9 000, 10 000 et 12 000 conteneurs ne nous préoccupent pas; ils ne nous ont jamais préoccupé. La force du port de Montréal, c'est que, étant un port terminus, les lignes maritimes qui viennent à Montréal vivent avec la réalité du fleuve Saint-Laurent et sa profondeur. Dans la flotte courante existante, 54 p. 100 des navires qui naviguent dans les eaux peuvent venir à Montréal. Si on inclut les navires de 5 000 conteneurs, on ajoute un autre 19 p. 100. Pour nous, notre force a été de travailler avec ces lignes et de grossir.

Votre question est très appropriée car, en 1970, une étude a été faite par Transports Canada qui a dit : « N'allez plus au port de Montréal », car on a été le premier port à manutentionner des conteneurs au Canada, en 1967; 11 374 conteneurs, l'année de l'Expo. L'étude a dit : « Les bateaux vont grossir et le Canada va souffrir parce que, étant un pays exportateur, on ne pourra pas desservir et donner nos services et échanger avec les autres pays, avec un port qui est à 1 600 kilomètres à l'intérieur des terres et où le niveau d'eau sera trop faible. Les navires vont aller au-delà de 1 000 conteneurs. » On a alors construit un terminal à

that was their idea. The Halterm terminal was built for that reason, followed by the Brunterm terminal, in New Brunswick.

As for the shipping lines, there was a kind of shift, but they saw the light and, at one point, they said, "We are going to adjust to the reality of Montreal, with its winters, with its depth," and the ships started to get bigger. They came with ships of 4,200 containers.

[English]

Orient Overseas Container Line is now undertaking a study to bring into Montreal ships of up to 4,400 containers or 5,000 containers by widening the ship and living with the reality of our depth, which is now 37 feet or 11.3 metres. We deepened the channel twice, first to 36 feet and then to 37 feet.

As well, with the new technology, the navigation aids, the GPS and all the equipment that the captains have on board their ships, they are telling us you have to have a reserve, you have to protect the environment, you have to be safe and secure.

[Translation]

But the pilots still say that the coast guard maintain too big a margin of safety, that there is still some depth. Except that, for Montreal, with ships of 4,200, 4,400 containers, at some point, the market will be saturated, but profitability, ships will still come to Montreal. The shipping lines that are there still operate in Montreal, and that is why they come to Montreal because it is closer to the markets and easier to reach their clientele. They are living with this reality. We are very confident.

The other thing is that we are a terminal port.

[English]

We say in the slide show that we are the closest inland port to the markets. The shipping lines all jumped on that, and the importers and exporters followed them. We have the number-one and number-two containers lines coming to Montreal.

I talked to you about Freeport. In order to alleviate the congestion in the West Coast ports through the Panama Canal with their 5,200 TEU ships, Mediterranean Shipping Company, MSC, bought the ports of Freeport. They built berths to accommodate six ships. Freeport is now a hub. From Freeport, they are moving the commodities not only to Montreal and North America but also to Europe. That is an advantage for Montreal. The latest I have heard is that now they are also looking at using Montreal as a hub to go to Cuba, which they are allowed to do. All this concentration is being made. I am not saying this because I am a federalist

Halifax, c'était cela leur idée. Le terminal de Halterm a été construit pour cette raison, suivi par le terminal Brunterm, au Nouveau Brunswick.

Pour ce qui est des lignes maritimes, il y a eu une espèce de déplacement, mais ils ont vu la lumière et, à un moment donné, et ils ont dit « on va s'adapter à la réalité de Montréal avec ses hivers, avec sa profondeur », et les navires ont commencé à grossir. On est arrivé avec des navires de 4 200 conteneurs.

[Traduction]

La compagnie Orient Overseas Container Line étudie actuellement la possibilité d'amener à Montréal des navires capables de transporter jusqu'à 4 400 conteneurs ou même 5 000 conteneurs en élargissant ces navires tout en tenant compte de la profondeur de l'eau dans notre port, qui est maintenant de 37 pieds, soit 11,3 mètres. Nous avons approfondi le chenal à deux reprises, la première fois jusqu'à une profondeur de 36 pieds puis de 37 pieds.

D'autre part, avec la nouvelle technologie, les aides à la navigation, le GPS et tout l'équipement que les commandants doivent avoir à bord de leurs navires, on nous dit qu'il faut avoir une réserve, qu'il faut protéger l'environnement, qu'il faut respecter la sécurité.

[Français]

Mais les pilotes continuent à dire que la garde côtière se garde trop une marge de sécurité, il y a encore de la profondeur. Sauf que, pour Montréal, avec les bateaux de 4 200, 4 400, à un moment donné le marché va être saturé, mais la rentabilité, les bateaux vont continuer à venir à Montréal. Les lignes maritimes qui sont là continuent d'exploiter à Montréal et c'est pour cela qu'elles viennent à Montréal, car c'est plus proche des marchés et plus facile de rejoindre la clientèle. Ils vivent avec cette réalité. Nous sommes très confiants.

L'autre chose, c'est que nous sommes un port terminus.

[Traduction]

Dans notre diaporama, nous montrons que nous sommes le port intérieur le plus proche des marchés. Toutes les compagnies maritimes ont bondi là-dessus, les importateurs et les exportateurs ont suivi leur exemple. Le premier et le second exploitant de conteneurs desservent maintenant Montréal.

Je vous ai parlé de Freeport. Pour décongestionner les ports de la côte ouest avec leurs navires de 5 200 TEU qui empruntent le canal de Panama, la Mediterranean Shipping Company (MSC) a acheté les ports de Freeport. Elle a construit des postes de mouillage capables d'accueillir six navires. Freeport est maintenant une plaque tournante. À partir de Freeport, les marchandises sont transportées non seulement jusqu'à Montréal et en Amérique du Nord, mais aussi en Europe. C'est un avantage pour Montréal. Aux dernières nouvelles, MSC envisage également d'utiliser Montréal comme plaque tournante pour desservir Cuba, ce qu'elle est autorisée à faire. Tout ce

and I love this great country, but because I consider the reality of commerce, interchanges and costs.

You heard lately that Maersk left the port of Halifax. That is a sad case. Ten years ago, Maersk wanted to go to Halifax as their hub. They are negotiating Halifax vis-à-vis New York to build a new container terminal. At that time, I told Mr. Cauchon and Mr. Chrétien that I did not think Halifax was a viable alternative as a hub because the Maritime provinces were asking for \$40 million from the federal government. I said to them, "You can give them that, but you can bet your bottom dollar that if you give Halifax \$40 million, Quebec will scream, and so will Montreal." That being said, one must look objectively at transportation and the costs and all that we have done in Montreal over the years. By the way, every 15 months we update our matrix with respect to costs and routes. I remember telling Mr. Cauchon that I think Maersk was playing Halifax against New York, and they did end up in New York. New York is deepening its channel, and the shipping lines are saying, "How can we get to the markets faster?" Those bigger ships that do not come to Montreal are going to Halifax to offload 400 or 500 containers, and then they have to go on, so they are trying to reduce the number of port calls. To do that, they will go to the closest point.

Maersk and MSC are re-routing their traffic. MSC is the latest one. They are increasing their traffic through Montreal by over 160 per cent. They are dissatisfied with the service they are getting out of the Port of New York to Detroit, because 95 per cent of New York's traffic is trucks, so they are using Montreal as a gateway. It is faster to use Montreal. They are re-directing their American-based cargo that could go to New York with their ships to Montreal. Now others are doing the same thing. I do not think they have told Halifax yet, but they will find out.

All I am saying is that because of the success in Montreal those shipping lines have, they are saying, "We are going to go where we make the bucks and get the service." I am being blunt, but that is what they are doing. They are using us because we have put into place, going back 25 years, a system that is unique. It is second to none, including what exists in Singapore, on the trucking side and on the dispatching side. The Port of Long Beach/Los Angeles came to Montreal to see our intermodal system. Our ancestors in Montreal saw far. They had a vision. They brought the railway right on the docks. We have taken advantage of that. At containers can go from the containership either to a truck or to a rail car, and then we pull the railcar to our interchange point for CP and CN locomotives.

effort de concentration est aujourd'hui en marche. Je ne dis pas cela parce que je suis un fédéraliste et que j'aime notre grand pays, mais parce que je considère ce qu'est la réalité du commerce, des échanges et des coûts.

Vous avez récemment appris que Maersk a quitté le port de Halifax. C'est très regrettable. Il y a dix ans, Maersk voulait utiliser Halifax comme plaque tournante. Cette compagnie négocie avec Halifax et avec New York en vue d'entreprendre la construction d'un nouveau terminal à conteneurs. À l'époque, j'avais dit à M. Cauchon et à M. Chrétien que je ne pensais pas que Halifax était une option valable comme plaque tournante, parce que les provinces maritimes demandaient 40 millions de dollars au gouvernement fédéral. Je leur avais alors dit : « Vous pouvez leur donner cet argent, mais vous pouvez être absolument certains que si vous donnez 40 millions de dollars à Halifax, Québec va pousser des cris d'orfraie, et Montréal aussi ». Cela dit, il faut considérer objectivement la question du transport, les coûts et tout ce que nous avons fait à Montréal au cours des années. À ce propos, tous les 15 mois nous mettons à jour notre système de gestion des coûts et des routes. Je me souviens d'avoir dit à M. Cauchon que je pensais que Maersk jouait Halifax contre New York, et en fin de compte, c'est New York qui a gagné, New York est en train d'approfondir son chenal, et les compagnies maritimes disent : « Comment pouvons-nous atteindre les marchés plus rapidement? » Les gros navires qui ne remontent pas jusqu'à Montréal déchargent 400 ou 500 conteneurs à Halifax et sont ensuite obligés de poursuivre leur route; ils essaient donc de réduire le nombre des escales. Pour cela, ils choisissent le point le plus proche.

Maersk et MSC réacheminent actuellement leur trafic. MSC est la plus récente compagnie à le faire. Ces compagnies accroissent leur trafic par Montréal de plus de 160 p. 100. Elles ne sont pas satisfaites du service qui leur est offert entre le port de New York et Detroit, parce que 95 p. 100 du transport de fret depuis New York est assuré par des camions. C'est la raison pour laquelle Maersk et MSC utilisent Montréal comme port d'entrée. Cela leur fait gagner du temps. Ces compagnies réacheminent le fret américain qui pourrait passer par New York et vont le décharger à Montréal. D'autres font maintenant la même chose. Je ne pense pas que Halifax ait encore été prévenu, mais ça ne saurait tarder.

Tout ce que je dis, c'est qu'à cause des bons résultats qu'elles obtiennent à Montréal, ces compagnies maritimes déclarent, « Nous allons là où c'est payant et où nous obtenons le service désiré ». Je m'exprime un peu brutalement, mais c'est ce qu'elles disent. Elles nous utilisent parce que nous avons mis en place — il y a de cela 25 ans, un système qui est incomparable. C'est un système sans pareil, même si on le compare avec ce qu'il y a à Singapour, en ce qui concerne le camionnage et la répartition. Le port de Long Beach/Los Angeles a envoyé des représentants à Montréal pour voir notre système intermodal. Nos aînés à Montréal ont vu loin. Ils avaient une vision. Ils ont amené la voie ferrée jusqu'aux docks. Nous en avons profité. Du navire, tous les conteneurs peuvent être chargés sur un camion ou sur un wagon pour être amenés, à notre point de raccordement avec les locomotives du CP et du CN.

Imagine 12 different shipping lines coming into the port from various ports in Europe on three container terminals. We have put a system in place that allows us to prepare dedicated unit trains to Chicago from 12 different lines on three different terminals. When those containers come in at the Cast Terminal, that is the Chicago batch. Then, it hooks up with our locomotives until the Racine Terminal, Chicago batch. After that, it goes to the interchange part and CP picks up the train and off they go; and CN does the same thing. Organizing that took a lot of time. We put it into place quietly, with many arguments in the process and many meals at Italian restaurants to convince them that we could help them. That is in place and will continue to grow. CN and CP people work side by side with the port.

We have done the same thing with the water levels because water is crucial to us. We have a conference call every Friday with Hydro-Québec, particularly in difficult times. They might tell the Port of Montreal that they will stop the water flow and drop it 6 inches or 12 inches. We might ask them to wait until Saturday afternoon or Sunday morning. We do that for the bulk ships and the petroleum ships, but mainly for the container ships. We worked hard to put that arrangement into place, and that is why we are where we are.

To answer your question, yes, I have been asked about the bigger ships for a long time and their impact on the Port of Montreal, and I said "none."

[Translation]

People answer me: "That is because you are protecting your job, Mr. Taddeo." That is not the case because I will no longer be there. As you no doubt read in the newspapers, my term at the Port of Montreal will expire at the end of this year. I will be 68 years old next month, and the time has come to pass on the torch. My successors will therefore continue the job.

[English]

Too much of it is intertwined, when you have nine of the top twelve shipping lines. The only ones that do not come are from China, Costco; and Japan; and Evergreen out of Taiwan. We do not have to have them and they can go to Vancouver, Prince Rupert or Long Beach. We are not in their market.

The other encouraging thing for us is that the growth out of Europe will be strong this year. Our market is Europe and that is where we concentrate our efforts. The growth there will be stronger than the Canadian economy and the U.S. economy. This is all based on facts. I know I get keen and emotional about this but these are all facts.

Imaginez 12 compagnies maritimes différentes venues de divers ports européens, qui arrivent dans nos trois terminaux à conteneurs. Nous avons mis en place un système qui nous permet de former des trains unitaires spécialisés à destination de Chicago à partir de trois terminaux différents utilisés par 12 compagnies différentes. Lorsque ces conteneurs arrivent au terminal Cast, c'est le lot qui est destiné à Chicago. Nos locomotives l'amènent au terminal Racine où il est raccordé avec un autre lot pour Chicago. Après cela, le tout est amené jusqu'au point d'interconnexion, où toute la rame est alors prise en charge par le CP; et le CN fait la même chose. Organiser cela a demandé beaucoup de temps. Nous l'avons fait discrètement, après bien des discussions et de nombreux repas dans des restaurants italiens pour convaincre ces compagnies que nous pouvions les aider. Le système est donc maintenant en place et continuera à se développer. Les gens du CN et du CP travaillent en étroite collaboration avec le port.

Nous avons procédé de la même manière en ce qui concerne les niveaux de l'eau car c'est là un point crucial pour nous. Tous les vendredis, nous avons une conférence téléphonique avec Hydro-Québec, en particulier en période difficile. Il peut arriver qu'Hydro-Québec dise au port de Montréal qu'elle va couper l'eau et réduire le niveau de six pouces ou de douze pouces. Nous lui demandons alors parfois d'attendre jusqu'au samedi après-midi ou au dimanche matin. Nous le faisons pour les vraquiers et les pétroliers, mais surtout pour les porte-conteneurs. Nous avons travaillé très fort pour mettre en place ce dispositif, et c'est la raison pour laquelle nous sommes arrivés au point où nous en sommes aujourd'hui.

Oui, cela fait longtemps qu'on me pose des questions au sujet des navires de plus grande taille et des répercussions que cela a sur le port de Montréal, et ma réponse a été « aucune ».

[Français]

On me répond : « C'est parce que vous défendez votre job, M. Taddeo. » Ce n'est pas le cas, car je ne serai plus là. Vous avez sans doute lu dans les journaux que mon mandat au port de Montréal se terminera à la fin de cette année. J'aurai 68 ans le mois prochain et le moment est venu de passer le flambeau. Mes successeurs poursuivront donc le travail.

[Traduction]

Il y a trop de complications, lorsque vous avez neuf des 12 plus grandes compagnies maritimes. Les seules qui ne viennent pas ici, viennent de Chine, Costco; et du Japon; et aussi Evergreen de Taïwan. Nous n'en avons pas besoin; elles peuvent aller à Vancouver, à Prince Rupert ou à Long Beach. Nous ne faisons pas partie de leur marché.

L'autre point encourageant pour nous est que, cette année, il y aura une forte croissance du trafic européen. Notre marché est l'Europe et c'est là où nous concentrons nos efforts. La croissance là-bas sera plus forte que celle de l'économie canadienne ou américaine. Tout cela repose sur des faits. Je sais que j'ai un peu trop tendance à me laisser gagner par l'émotion, mais c'est cela la réalité.

[Translation]

The Chairman: You mentioned that the Port of Long Beach, in Los Angeles, has developed a quite innovative program by the name of PierPASS to facilitate trucking at all times. I would like to know whether the Port of Montreal has developed similar initiatives. What possible ways are there to increase container handling without expanding more?

Mr. Taddeo: We have the same system. We are open from six o'clock in the morning.

The terminal has eight different container companies, with competing clients, and 12 trucking companies come and pick up the goods. With the system that we have put in place, these trucking companies can call and get information by e-mail, fax or telephone. We tell them to show up at a given time. They arrive, the pass is ready, they go and pick up their cargo and they leave. We have more than 2,000 trucks.

Moreover, the Mayor of Montreal was telling me about the trucks on Notre-Dame Street and the port trucks. First, they are not port trucks.

[English]

Second, the reality is that 83 per cent of the trucks on Notre Dame Street in Montreal do not use the Port of Montreal. It is for the industries on the Island of Montreal but people see the importance of the port now. The unions are wise and when they want to get something, they shut down the port to get it.

[Translation]

In short, we already have the PierPASS system.

[English]

Senator Tkachuk: Thank you for that enthusiastic presentation. It was good, exciting and interesting. We have heard a lot about the problems of ports in Canada. It was nice to hear someone so enthusiastic and seemingly successful in this business.

I have a couple of specific questions and a couple of general questions. So that the committee has on the record the correct ownership information, who are the shareholders of the Port of Montreal?

Mr. Taddeo: The only shareholder is the federal government. They created a law that gives us the management as an autonomous board and they do not interfere. Ottawa names one person to the board; the Province of Quebec names one person; the City of Montreal names one person. They cannot be political or related. Then we have a users committee, a nominating committee, which recommends to the minister people to sit on the board. Those seven people get together and elect a chair and vice-chair.

[Français]

La présidente : Vous avez mentionné que le port de Long Beach, à Los Angeles, a développé un programme plutôt innovateur du nom de PierPASS pour faciliter le camionnage en tout temps. J'aimerais savoir si le port de Montréal a développé des initiatives similaires? Quelles sont les voies possibles pour augmenter la manutention des conteneurs sans pour autant prendre plus d'expansion?

M. Taddeo : Nous avons le même système. Nous sommes ouverts à partir de 6 heures le matin.

Le terminal a huit compagnies différentes de conteneurs, avec des clients compétiteurs, et 12 compagnies de camionnage viennent chercher la marchandise. Avec le système que nous avons mis en place, ces compagnies de camionnage peuvent appeler et obtenir des informations par courriel, par fax ou par téléphone. On leur dit de se présenter à une heure donnée. Ils arrivent, le laissez-passer est prêt, ils vont chercher leur cargaison et s'en vont. On compte plus de 2 000 camions.

D'ailleurs, le maire de Montréal me parlait des camions sur la rue Notre-Dame et des camions du port. Premièrement, ce ne sont pas les camions du port.

[Traduction]

Deuxièmement, dans la pratique, 83 p. 100 des camions qui empruntent la rue Notre-Dame à Montréal n'utilisent pas le port de Montréal. Ils travaillent pour les industries sur l'île de Montréal mais les gens comprennent aujourd'hui l'importance du port. Les syndicats savent ce qu'ils font et lorsqu'ils veulent obtenir quelque chose, ils ferment le port pour l'obtenir.

[Français]

En résumé, nous avons déjà le système PierPASS.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk : Je vous remercie de cet exposé si plein d'enthousiasme. Il était bon, intéressant et passionnant. Nous avons beaucoup entendu parler des problèmes portuaires au Canada. Cela nous change agréablement d'entendre quelqu'un qui se montre aussi enthousiaste et qui apparemment réussit si bien dans ce secteur.

J'ai deux questions spécifiques et deux ou trois questions d'ordre général à vous poser. Le comité disposera ainsi de l'information correcte sur la question de la propriété. Qui sont les actionnaires du port de Montréal?

M. Taddeo : Le gouvernement fédéral est le seul actionnaire. Il a adopté une loi qui nous confie la gestion en tant que conseil d'administration autonome, et il n'intervient pas. Ottawa nomme un administrateur; la province de Québec et la Ville de Montréal en nomment aussi un chacune. Il ne peut pas s'agir de personnalités politiques ou liées à ce milieu. Nous avons aussi un comité des usagers, un comité de nomination, qui recommande au ministre les candidatures au conseil. Ces sept personnes se réunissent pour élire un président et un vice-président.

I am glad you asked the question. When that law was being promulgated, Montreal said to the federal government that the government is the shareholder and the person named by the Prime Minister's Office should automatically be the chair of the board. Ottawa said no to that because it wanted it to be democratic. Then we said, the government is the shareholder and will continue to be the shareholder.

The federal government is the shareholder of all port infrastructures but, in the process, they commercialized the ports. The next step would have been to privatize the ports, like CN and Air Canada. Montreal and Vancouver pushed for that and we were really close to being fully privatized like the ports in England and in New Zealand. However, someone at Treasury Board said that the ports would create wealth for Canada. So, the government provided the tools for the ports to be a commercial operation, while remaining the shareholder. That gives the minister and the government the right to take the territory from us, should it want to, but there has been no interference.

Government officials said that instead of paying dividends, we would pay to the government a gross revenue charge based on our total revenue. We objected in Montreal but we were told that if we pay on dividends based on net profits, we would pad our expenses. They were telling me that our auditors and board members do not know what they are doing and we would increase the expenses to lower the net profit to pay a lesser dividend to the government.

For Montreal, we have had to pay an extra charge of \$2 million over the last six years to the federal government for very little service, if I may say. The federal government is the shareholder.

Senator Tkachuk: You calculate the amount payable to the federal government as a dividend. Does the board decide what it shall be or do you base it on a tax model?

Mr. Taddeo: The formula is prescribed by the federal government.

Senator Tkachuk: Do you think it is too high?

Mr. Taddeo: No, we pay it and get along. We were asked to express our point of view. We expressed it and now we live with reality. We would prefer to pay on a dividend basis because we could use that extra \$2 million. We were the first board in Canada to introduce an incentive plan in 1986, which was ten cents per tonne. People thought, "That Italian man in Montreal is nuts." In 1985, the average wharfage charge to come through our facility on the containers was

Je suis heureux que vous ayez posé la question. Lors de la promulgation de cette loi, Montréal a dit au gouvernement fédéral que le gouvernement est l'actionnaire et que la personne nommée par le Bureau du premier ministre devrait être automatiquement président du conseil d'administration. Ottawa a refusé parce qu'il voulait faire preuve d'esprit de démocratie. Nous avons alors dit que, le gouvernement était l'actionnaire et continuerait à l'être.

Le gouvernement fédéral est l'actionnaire de toutes les infrastructures portuaires mais, au cours du processus, il a commercialisé les ports. L'étape suivante aurait été de les privatiser, comme on l'a fait pour le CN et pour Air Canada. Montréal et Vancouver exerçaient des pressions dans ce sens et nous avons vraiment été très près d'être totalement privatisés comme cela a été le cas des ports d'Angleterre et de Nouvelle-Zélande. Cependant, quelqu'un au Conseil du Trésor a dit que les ports créeraient de la richesse pour le Canada. Le gouvernement a donc fourni les outils nécessaires pour que ces ports soient une opération commerciale, tout en en demeurant l'actionnaire. Cela donne au ministre et au gouvernement le droit de nous enlever notre territoire s'il le désire, mais il n'y a eu aucune ingérence de leur part.

Les représentants du gouvernement ont dit qu'au lieu de payer des dividendes nous paierions au gouvernement des frais sur les revenus bruts en fonction de nos recettes totales. Nous avons protesté à Montréal mais on nous a dit que si nous payions des dividendes en fonction des profits nets, nous en profiterions pour gonfler nos dépenses. On nous disait que nos vérificateurs et nos administrateurs ne savent pas ce qu'ils font et que nous augmenterions nos dépenses pour réduire le profit net afin de payer un dividende moins élevé au gouvernement.

Dans le cas de Montréal, nous avons été obligés de payer deux millions de dollars supplémentaires au cours des six dernières années au gouvernement fédéral, en contrepartie de quoi, nous avons obtenu de biens minces services, si je puis m'exprimer ainsi. Donc, c'est le gouvernement fédéral qui est l'actionnaire.

Le sénateur Tkachuk : Vous calculez le montant payable au gouvernement fédéral en tant que dividende. Est-ce que c'est le conseil qui décide de ce montant ou le calculez-vous d'après un modèle fiscal?

M. Taddeo : C'est le gouvernement fédéral qui prescrit la formule.

Le sénateur Tkachuk : Trouvez-vous que le montant est trop élevé?

M. Taddeo : Non, nous le payons sans rechigner. On nous a demandé d'exprimer notre point de vue, ce que nous avons fait et maintenant, nous faisons avec. Nous préférierions payer un dividende parce que cela nous permettrait d'utiliser les deux millions de dollars supplémentaires. Nous avons été le premier conseil d'administration au Canada à adopter un système d'incitatifs en 1986, à savoir 10 p. 100 la tonne. Les gens ont dit : « Cet Italien, à Montréal, est complètement cinglé. »

\$2.25 per tonne. In 2007, the average charge is \$2.41 per tonne. That is an increase of only 16 cents per tonne over 22 years.

Senator Tkachuk: We are blessed with the rail service that we have out of Montreal to the interior of the United States. What is the percentage of containers moved out of Montreal by truck and by rail?

Mr. Taddeo: By rail, it is 60 per cent and by truck, it is 40 per cent.

Senator Tkachuk: What does Canada have to do to increase its competitiveness and capture more of the North American container market?

Mr. Taddeo: Well, I will talk about Canada in general.

Senator Tkachuk: Talk specifically about Montreal if you wish.

Mr. Taddeo: I do not know if you remember the late Ron Huntington, who was a good friend of mine. When he saw the Montreal model, Vancouver was not the gateway to the U.S. Midwest. Montreal was the gateway. We did a pan-Canadian study when he was chairman of Canada Ports Corporation. I was on his committee and we travelled to put into place what Vancouver now has so that we could penetrate the U.S. Midwest, because that is where our growth will come. Vancouver is the main port for the western provinces. As Vancouver has said, for the Asia-Pacific routes the infrastructures have to be developed quickly. There should be a special fund for port infrastructure, but the law does not allow that. Article 25 says that we are not allowed subsidies.

In the case of Prince Rupert, it is fine to go to the bank when they have to borrow money, but for the country of Canada, it is urgent. In our case, Notre Dame Street, we have been talking about it for 30 years — paralysis by analysis. It is not verbal diarrhea. Unbelievable.

Senator Tkachuk: Like building a bridge in Vancouver.

Mr. Taddeo: I think we need two more bridges in Montreal, but no one wants to hear about it. That is what I think has to be done, and that is where the federal government has to concentrate its efforts. It is a priority to build that infrastructure. The ports in key strategic locations are doing their job and dealing with the industry because they gave us the tools to do it.

When I first started, I could not make a move without talking to someone in Transport Canada. It was highly centralized with the National Harbours Board. Over the years, the ports police and Canada Ports Corporation were disbanded because of Ron Huntington. He listened to people who said they wanted ports to be commercialized.

En 1985, notre droit de terre-plein pour les conteneurs s'élevait à 2,25 \$ la tonne. En 2007, le droit moyen est de 2,41 \$ la tonne, ce qui représente une augmentation de 16 cents la tonne seulement sur une période de 22 ans.

Le sénateur Tkachuk : Nous sommes bénis d'avoir le service ferroviaire que nous avons en partance de Montréal et à destination des États-Unis. Quel est le pourcentage des conteneurs qui quittent Montréal par camion et par rail?

M. Taddeo : Par rail, il y en a 60 p. 100, et par camion, 40 p. 100.

Le sénateur Tkachuk : Que fait le Canada pour accroître sa compétitivité et pour capturer une plus grande part du marché nord-américain des conteneurs?

M. Taddeo : Bien, je vous parlerai du Canada en général.

Le sénateur Tkachuk : Parlez plutôt spécifiquement de Montréal, si vous le voulez bien.

M. Taddeo : Je ne sais pas si vous vous souvenez de feu Ron Huntington, qui était un bon ami. Quand il a vu le modèle de Montréal, Vancouver n'était pas la porte d'entrée au Midwest des États-Unis. Montréal était la porte d'entrée. Nous avons fait une étude pancanadienne alors qu'il était président de la Société canadienne des ports. Je faisais partie de son comité et nous avons voyagé pour mettre en place ce qui existe maintenant à Vancouver afin que l'on puisse pénétrer le marché américain du Midwest, parce que c'était là que notre croissance devait survenir. Vancouver est la principale porte d'entrée pour les provinces de l'Ouest. Comme les représentants de Vancouver l'ont dit, les infrastructures pour les routes de l'axe Asie-Pacifique doivent être mises en place rapidement. Il devrait y avoir un fonds spécial pour l'infrastructure portuaire, mais la loi ne le permet. L'article 25 précise que nous n'avons droit à aucune subvention.

Dans le cas de Prince Rupert, il est tout à fait acceptable de passer par la banque lorsqu'il faut emprunter, mais pour le pays, il est urgent de le faire. Dans notre cas, sur c'est la rue Notre-Dame dont parlons depuis 30 ans — la paralysie par l'analyse. Ce n'est pas une diarrhée verbale. C'est incroyable.

Le sénateur Tkachuk : Comme de construire un pont à Vancouver.

M. Taddeo : Je crois qu'il nous faut deux autres ponts à Montréal, mais personne ne veut rien entendre à ce sujet. Selon moi, c'est ce qui doit être fait et c'est là où le gouvernement fédéral doit concentrer ses efforts. Il est prioritaire de construire cette infrastructure. Les ports situés dans des endroits stratégiques clés font leur travail auprès de l'industrie parce qu'on leur a donné les outils pour le faire.

Quand j'ai commencé, je ne pouvais rien faire sans parler à quelqu'un de Transports Canada. Tout était fortement centralisé au Conseil des ports nationaux. Au fil des ans, la police des ports et la Société canadienne des ports ont été dissolus à cause de M. Ron Huntington. Il a écouté ceux qui demandaient que les ports soient commercialisés.

I know I am sidetracking, but in Montreal we used to have 120 policemen costing \$44 million a year to patrol salt, grain, sugar and steel and containers that stay on our docks for 12 hours. They had shotguns in their cars. To do what? Who will steal steel? Or salt?

Before we disbanded the Ports Canada Police, each port, starting with Montreal, called in the RCMP and they created a committee with the RCMP, the Sûreté du Québec, the City of Montreal Police and Canada Customs. We said, "This is what our policemen do. Tell us how you think we can be more productive, more profitable. Is there another way to provide the security required?" We are not allowed to investigate. Thankfully, that is the responsibility of customs and the police. They said, "You do not need all of these people around. What you need are cameras and a state-of-the-art system; you can hire a security firm and you can interface."

That is just what we have done. We have memorandums of understanding with the City of Montreal and with customs, and they have access to the port. Whenever they decide to seize a ship, I am the last one to know. I want to be the last one to know. That is the way it should be. That is their job. We make it easy for them to do their job. However, the RCMP — and that is the irony of what you read in the papers about what is going on — now say you should have a Ports Canada police department. If the federal government wants to have it, so be it. The reason it was disbanded was commercial; we did not just abandon it or throw it away. We were preoccupied with crime and so forth. It was the opposite. The Ports Canada police did not have powers of investigation or powers of arrest. Now the government is looking at it again. The system was put into place in all the ports in Canada with the idea that if the ports can do the job properly by interfacing with other police, that is their job.

There has not been a container of marijuana or heroin found in the Port of Montreal. The RCMP told me that in the last three years the drug traffickers are using other ports and gateways. This is not official, but they said that is what is happening because organized crime know that the RCMP are there. They are visible and we make sure that we promote that fact.

To answer your question, yes, the federal government is a shareholder.

This country is the best country in the world. I have been fortunate to travel to many places like all of you. We have to take advantage of our strength, which is our water system and our great expanse with 35 million people, and concrete steps are

Je sais que je dévie un peu, mais à Montréal nous avions 120 policiers qui coûtaient 44 millions de dollars par année pour patrouiller les dépôts de sel, de céréales, de sucre et d'acier, de même que les conteneurs qui demeuraient sur notre quai pendant 12 heures. Leurs véhicules étaient équipés de fusils. Pour faire quoi? Qui volerait de l'acier? Ou du sel?

Avant de dissoudre la Police de Ports Canada, chaque port, en commençant par celui de Montréal, a communiqué avec la GRC et a créé un comité formé de représentants de la GRC, de la Sûreté du Québec, de la police de la Ville de Montréal et de Douanes Canada. Nous avons dit : « Voilà ce que font nos policiers. Dites-nous comment vous pensez être plus productifs, plus rentables. Y a-t-il une meilleure façon d'assurer la sécurité dont nous avons besoin? » Nous n'avons pas le droit de faire enquête. Dieu merci, c'est une responsabilité des Douanes et de la police. On nous a répondu « Vous n'avez pas besoin de toutes ces personnes. Vous avez besoin de caméras et d'un système à la fine pointe de la technologie. Vous pouvez retenir les services d'une société de sécurité et vous pourrez assurer une interface. »

C'est exactement ce que nous avons fait. Nous avons conclu des Protocoles d'entente avec la Ville de Montréal et avec les Douanes et les personnes intéressées ont accès au port. Chaque fois qu'ils décident de saisir un navire, j'en suis le dernier informé. Et je souhaite que cela demeure ainsi, que je sois le dernier à l'apprendre. C'est ainsi que les choses devraient être. C'est leur travail. Nous leur facilitons les choses. Toutefois, la GRC — et c'est là l'ironie de ce que vous lisez dans les journaux au sujet de ce qui se passe — dit maintenant que nous devrions avoir un service de police à Ports Canada. Si le gouvernement fédéral veut qu'il en soit ainsi, et bien soit. Le service de police a été dissolu pour des raisons commerciales. Il n'a pas été simplement été abandonné ni mis de côté. Nous avons des préoccupations concernant la criminalité et ainsi de suite. C'est plutôt le contraire. La police de Ports Canada n'avait pas de pouvoirs d'enquête ni de pouvoirs d'arrestation. Aujourd'hui, le gouvernement revient sur ce dossier. Le système a été mis en place dans tous les ports du Canada avec l'idée que si les ports peuvent faire le travail convenablement en assurant une interface avec d'autres services de police, tel est leur travail.

Aucun conteneur de marijuana ou d'héroïne n'a été trouvé dans le port de Montréal. La GRC m'a dit qu'au cours des trois dernières années, les trafiquants de drogue ont utilisé d'autres ports et d'autres passerelles. Cela n'est pas officiel, mais on m'a dit que c'est ce qui se produit parce que le crime organisé a changé sa façon de procéder avec l'arrivée de la GRC. Les policiers de la GRC sont visibles et nous faisons en sorte de promouvoir cette visibilité.

Pour répondre à votre question, oui, le gouvernement fédéral est un actionnaire.

Notre pays, est le meilleur au monde. J'ai eu la chance de visiter plusieurs pays comme vous tous. Nous devons profiter de notre force, c'est-à-dire notre système de navigation et l'immensité de notre territoire, qui compte 35 millions

being taken. I see what they are doing with Prince Rupert on the infrastructure side, on the rail side with CN and CP and on the road. It is a priority; it has to be a reality. It has to happen.

In Montreal, 70 per cent of our container business is not for the province or for the city. It is for Ontario; that is where the manufacturing plants are. It is for the distribution plants in New York, Albany and Burlington, and it is to reach the United States. That is why we have a land bank on the south shore. That was not done blindly, but after proper analysis. It is within our federal territory; it is half a mile to Highway 30, which now will be a reality to bypass Montreal, which is what should happen. It is starting to happen but it is taking too long.

Senator Tkachuk: You have mentioned decentralization, local autonomy, and improving the infrastructure. Can you give us some principles that we can take with us? I think you hit on two very important ones.

Mr. Taddeo: A key factor was when the law changed in 1999 to give us even more autonomy. Our board members are now more conscious, the governance is there, and we know we have to make profits and we make sure we do while remaining competitive.

Senator Tkachuk: I am from Saskatchewan. Does the Port of Vancouver ever phone you to get your advice on creating labour peace?

Mr. Taddeo: We are two different worlds.

Senator Tkachuk: What you described to me would be heaven on the West Coast.

Mr. Taddeo: Labour trouble is a reality worldwide. When the longshoremen decide they will get stubborn, they will. As you know, they all have job security, like pilots.

Senator Phalen: I am not sure where to begin, being the poor cousin from Nova Scotia.

You do not believe that these large Panamax ships will affect your port in Montreal?

Mr. Taddeo: Not at all. They have not and they will not in the future because they do an around-the-world service.

Senator Phalen: Are the largest ones on stream yet?

Mr. Taddeo: The 8,000 TEU ships are being used and the 12,000 TEU ships are out.

Senator Phalen: Will the St Lawrence Seaway handle 8,000 TEU ships?

d'habitants, et des mesures concrètes sont en cours. Je vois ce qui se fait pour l'infrastructure de Prince Rupert, pour l'aspect ferroviaire avec le CN et avec le CP et pour le réseau routier. C'est une priorité. Il faut que cela devienne une réalité. Il faut avancer.

À Montréal, 70 p. 100 de nos affaires concernant les conteneurs ne visent pas la province ni la ville. Ces conteneurs sont destinés à l'Ontario. C'est là où se trouvent les usines de fabrication. Ils sont aussi destinés aux usines de distribution aux États-Unis, à Albanie et à Burlington, de sorte que l'objectif est d'atteindre les États-Unis. C'est pourquoi nous avons une réserve foncière sur la rive sud. La décision n'a pas été faite à l'aveuglette, mais bien après une analyse appropriée. Ces terrains sont situés en territoire fédéral, à un demi-mille de l'autoroute 30, qui deviendra maintenant réalité afin de contourner Montréal. Voilà ce qui doit se faire. Les choses commencent à bouger, mais il faut beaucoup trop de temps.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez parlé de décentralisation, d'autonomie locale et d'amélioration de l'infrastructure. Pouvez-vous nous parler de quelques-uns des principes que nous pourrions mettre de l'avant? Je pense que vous en avez mentionné deux très importants.

M. Taddeo : Un facteur clé a été le changement de la loi en 1999, changement qui nous a donné une plus grande autonomie. Les membres de notre conseil d'administration sont maintenant plus consciencieux, il y a une gouvernance et nous savons que nous devons faire des profits et que nous devons le faire tout en demeurant concurrentiel.

Le sénateur Tkachuk : Je suis de la Saskatchewan. Les dirigeants du port de Vancouver vous ont-ils jamais demandé conseil sur la façon d'instaurer la paix ouvrière?

M. Taddeo : Nous appartenons à deux mondes différents.

Le sénateur Tkachuk : Ce que vous m'avez décrit serait le paradis sur la côte ouest.

M. Taddeo : Les conflits de travail sont une réalité mondiale. Quand les débardeurs décident d'être têtus, ils le sont. Comme vous le savez, ils ont tous la sécurité d'emploi, comme c'est le cas des pilotes.

Le sénateur Phalen : Je ne suis pas sûr par où je devrais commencer puisque je suis le cousin pauvre de la Nouvelle-Écosse.

Vous ne croyez pas que ces gros navires de classe Panamax affecteront votre port à Montréal?

M. Taddeo : Pas du tout. Ils n'ont jamais représenté une menace parce qu'ils assurent un service autour du monde.

Le sénateur Phalen : Quels sont les plus gros navires en service à l'heure actuelle?

M. Taddeo : On utilise actuellement des navires qui peuvent transporter 8 000 E.V.P. et des navires pouvant en transporter 12 000 sont déjà à l'oeuvre.

Le sénateur Phalen : Est-ce que la Voie maritime du Saint-Laurent peut accommoder des navires transportant 8 000 E.V.P.?

Mr. Taddeo: No, the Port of Montreal cannot handle those. The seaway is even less able to handle them, as it has only 27 feet or nine metres of water.

Senator Phalen: What is the limit for the seaway?

Mr. Taddeo: The seaway does not handle any container ships. The ships stop at Montreal, where we can go to 5,000 TEUs. We are in a niche market. The bigger ships deal mainly in Asia; they are doing what is called around-the-world service. We are not now and never will be in that game.

Senator Phalen: Witnesses before this committee have suggested that there is a need for inland terminals to ease the congestion in Vancouver and Prince Rupert. Do you see a need for that in Montreal?

Mr. Taddeo: Inland terminals already exist in Detroit, Toronto, Chicago and outside of Montreal.

Senator Phalen: Where are they outside of Montreal?

Mr. Taddeo: In Côte Saint-Luc and along Highway 13 where CN is, and now CP is building a new facility in Rigaud, maybe 35 miles west of Montreal. They bought land and they are looking around. The big thing for Montreal is that the inland terminals are where you want them to be. They are in Vaughan near Toronto, in Detroit and in Chicago. In Montreal, most of the business for the local market is done by trucks, not rail. The containers pass by the Port of Quebec and Quebecers look at the container ships and dream they will handle it one day but they will not. Then the cargo goes back to the City of Quebec by truck.

Senator Phalen: We have heard that to enable Canadian ports to take full advantage of the increase in container traffic, the federal government needs to focus on cabotage rules, tariffs, security restrictions and the gateway concept. What changes in federal regulation would most benefit the Port of Montreal?

Mr. Taddeo: We already have all of the things you mentioned. We have created a council to look at the St. Lawrence-Great Lakes trade corridor project. I am a member of that council, which is chaired by Madeleine Paquin. That corridor has been a gateway for the last twenty years.

However, few people realize that the seaway is closed for three and a half months a year. The container ships do not now and will never go on the seaway. The Port of Montreal put an end to the primacy of seaway. The seaway handles mainly bulk. In its heyday the seaway handled 80 million tonnes of goods including oil, minerals, and grain. Today it handles 40 million or 45 million tonnes. Some people think the future is short sea shipping, that the seaway will be a gateway and we will take the containers off the ships in Montreal and put them on barges and move them to Toronto, Detroit and Chicago by the seaway. However, that was tried and failed.

M. Taddeo : Non, le port de Montréal ne peut accommoder ces navires et la Voie maritime encore moins puisqu'il n'y a que 27 pieds ou neuf mètres d'eau.

Le sénateur Phalen : Quelle est la limite pour la Voie maritime

M. Taddeo : La Voie maritime ne reçoit aucun navire porte-conteneurs. Ces navires s'arrêtent à Montréal, où il est possible d'accueillir des navires transportant jusqu'à 5 000 E.V.P. Nous sommes un marché à créneau. Les plus gros navires desservent principalement de l'Asie, et ils font ce que nous appelons des circuits autour du monde. Nous ne faisons pas partie de ce circuit et nous n'en ferons jamais partie.

Le sénateur Phalen : Certains des témoins qui ont comparu devant notre comité ont suggéré qu'il devrait y avoir des terminaux intérieurs pour soulager la congestion à Montréal et à Prince Rupert. Voyez-vous une telle nécessité à Montréal?

M. Taddeo : Des terminaux intérieurs existent déjà à Detroit, Toronto, Chicago et à l'extérieur de Montréal.

Le sénateur Phalen : Où sont-ils situés à l'extérieur de Montréal?

M. Taddeo : À Côte Saint-Luc et le long de l'autoroute 13 où le CN se trouve maintenant, et le CP construit actuellement une nouvelle installation à Rigaud, peut-être à 35 milles à l'ouest de Montréal. La compagnie a acheté du terrain et elle magasine toujours. Ce qui avantage Montréal, c'est que les silos terminaux intérieurs sont là où vous voulez qu'ils se trouvent. Ils sont à Vaughan près de Toronto, à Detroit et à Chicago. À Montréal, presque tout le marché local est desservi par camion et non par rail. Les conteneurs passent devant le Port de Québec et les Québécois regardent les navires porte-conteneurs et rêvent qu'ils pourront un jour en accueillir, mais tel ne sera pas le cas. La marchandise revient ensuite vers la ville de Québec par camion.

Le sénateur Phalen : Nous avons entendu dire que pour permettre aux ports canadiens de profiter entièrement de l'augmentation du trafic conteneurisé, le gouvernement fédéral devrait mettre l'accent sur les règles de cabotage, sur le tarif, sur la restriction de la sécurité et sur la notion de porte d'entrée. Quels sont les changements à la réglementation fédérale qui profiteraient le plus au port de Montréal?

M. Taddeo : Nous avons déjà tout ce que vous avez mentionné. Nous avons créé un conseil qui s'occupe du projet de corridor commercial de l'axe Saint-Laurent-Grands Lacs. Je suis membre de ce conseil qui est présidé par Madeleine Paquin. Ce corridor sert de passerelle depuis 20 ans.

Toutefois, peu de gens sont conscients que la Voie maritime est fermée pendant trois mois et demi par année. Les navires porte-conteneurs ne viennent pas dans la Voie maritime et n'y viendront jamais. Le port de Montréal a mis un terme à la primauté de la Voie maritime. La Voie maritime accueille principalement des vraquiers. À une époque bénie, la Voie maritime assurait le transport de 80 millions de tonnes de marchandises, y compris du pétrole, des minéraux et des céréales. Aujourd'hui, elle manutentionne 40 millions ou 45 millions de tonnes. Certains pensent que l'avenir se trouve dans le transport maritime à courte distance, que la Voie maritime sera une porte d'entrée, que nous

That is why Montreal became the hub that it is. First, the shipping lines said that using the seaway was too costly, and it is closed in the winter. Instead, the railways told the importers and exporters that they could have a deal and for 12 months. Second, it was too costly to move a container. If you were to do it by barge out of Montreal and ship a container to Chicago, it would take 120 to 130 hours, compared to 33 hours by train.

Our biggest customers in Detroit are Ford, Chrysler and GM — just-in-time inventory. We bring in knocked-down auto parts from Stuttgart to Montreal that end up in either Detroit or, believe it or not, New Mexico through the Port of Montreal. Few people realize or understand that.

That is the reality. The seaway is there and it could help, but it would be mainly the cabotage. It would be domestic; it would not be the heavy containers. On the cabotage, you have Oceanex, which deals with Newfoundland, Montreal and Halifax. Of course, the ships are fully loaded with container goods when they go to Newfoundland, but they come back empty to Montreal.

Senator Phalen: If the larger ships come into Halifax, would it be an advantage to Montreal if the freight were broken down at that point and short sea shipped to Montreal?

Mr. Taddeo: No, not at all. That is what I am saying. The shippers will not do that because it is not cost-effective in terms of dollars or time. The ships that go to Halifax never come to Montreal; they go to New York. New York is deepening its channel. Shippers are saying, "Why service Ontario out of Halifax when we can do it out of New York? CP has a rail connection into New York."

Senator Phalen: Is it not true that New York is silt and even with dredging will keep filling in, making the port unable to take the larger ships?

Mr. Taddeo: New York is taking them now, sir.

Senator Phalen: Is New York taking the 12,000 TEU ships?

Mr. Taddeo: No, not the 12,000 TEUs.

Senator Phalen: That is what is coming on stream.

enlèverons les conteneurs des navires à Montréal et que nous les mettrons sur des barges pour les transporter vers Toronto, Detroit et Chicago par la Voie maritime. Toutefois, cela a été tenté et l'expérience a échoué. C'est pourquoi Montréal est devenu le centre qu'il est maintenant. Premièrement, les compagnies maritimes nous ont dit que la Voie maritime était trop coûteuse et qu'elle est fermée en hiver. Les compagnies de chemin de fer ont plutôt dit aux importateurs et aux exportateurs qu'ils pourraient les accommoder à prix avantageux et sur une période de 12 mois par année. Deuxièmement, il en coûte trop cher de déplacer un conteneur. Si vous deviez les transporter par barge vers l'extérieur de Montréal et expédier un conteneur jusqu'à Chicago, il faudrait compter de 120 à 130 heures, comparativement à 33 par train.

Nos plus gros clients à Detroit sont Ford, Chrysler et GM — suivant le principe de la fabrication juste-à-temps. Nous transportons des pièces d'automobile qui arrivent à Montréal en provenance de Stuttgart et qui sont acheminées soit à Detroit soit, croyez-le ou non, au Nouveau-Mexique, en passant par le port de Montréal. Peu de gens en sont conscients.

Telle est la réalité. La Voie maritime existe et elle pourrait aider, mais ce serait surtout pour le cabotage sur les eaux intérieures, mais elle ne pourrait accueillir les gros porte-conteneurs. Du côté du cabotage, il y a Oceanex qui fait la liaison Terre-Neuve, Montréal et Halifax. Bien entendu, les navires sont chargés de conteneurs de marchandises lorsqu'ils se rendent à Terre-Neuve, mais ils reviennent vides vers Montréal.

Le sénateur Phalen : Si les gros navires se rendent à Halifax, y aurait-il un avantage pour Montréal si la marchandise était dépotée à cet endroit et livrée sur une courte distance vers Montréal?

M. Taddeo : Non, pas du tout. Et c'est ce que je dis. Les expéditeurs ne le feront surtout parce que cela n'est pas rentable, ni en temps ni en argent. Les navires qui vont à Halifax ne viennent jamais à Montréal. Ils se rendent à New York. New York cherche actuellement à approfondir son canal de navigation. Les expéditeurs nous disent : « Pourquoi desservir l'Ontario à partir du port d'Halifax alors que nous pouvons le faire à partir de New York? Le CP a une liaison ferroviaire avec New York. »

Le sénateur Phalen : N'est-il pas vrai que le port de New York contient de la vase et que même si on le drague, il continuera de se remplir, ce qui rendra le port inutilisable pour les plus gros navires?

M. Taddeo : New York accueille ces navires maintenant, monsieur.

Le sénateur Phalen : Est-ce que New York accueille les navires transportant 12 000 E.V.P.?

M. Taddeo : Non, pas les navires transportant 12 000 U.E.C.

Le sénateur Phalen : C'est ce qui s'en vient.

Mr. Taddeo: Yes, I know, but there are only three coming on stream. Ships of 7,000 TEUs and more represent 8 per cent of the total current fleet. Those bigger ships are going to the ports on the West Coast, like Vancouver, Los Angeles and Long Beach.

On the East Coast, they are going to Hampton Roads, not too much to Baltimore and some to New York. We see a movement now to Savannah and Charleston. Charleston is becoming a major hub. They have created a rail link into the U.S. Midwest to handle the commodities on those bigger ships.

[Translation]

Senator Dawson: In 1979, I was a member of the Transport Committee when we debated the issue of the Cast terminal between Quebec City and Montreal. I entirely agreed that centralizing containers in Montreal was a logical decision. Moreover, the success of the Port of Quebec today is attributable to that.

Which leads me to tell you that that was somewhat the spirit that guided us. I hope that our purpose is not to put the Port of Halifax in competition with the Port of Prince Rupert or that of Montreal. In the spirit of containerization, we wondered what the West Coast, Central and East Coast ports would need so that we could assist them. Earlier you talked about potentially subsidizing capital to expand certain ports, whether it be on the East Coast or on the West Coast. That is what we want to talk about. In my mind, it is very clear — even if the people from the East and West tease each other — it is competition with the United States and the growth that will happen with Asia. As you admitted, the gifts that come through Asia are your objective.

We are going to Vancouver and Prince Rupert in three weeks, and our purpose is to help them expand that market. I see that you are monitoring the committee's proceedings very closely. As the doctors say, "Above all, do no harm." Keep monitoring what we do and what we say, and, if you think that we are headed in the wrong direction, do not hesitate to intervene directly with the committee. You can do business with me if you want, and please be assured that we are here to defend your interests collectively, not to choose between the East Coast and the West Coast.

Asia for you is very clear. It is not a market in which you are competing, either with Halifax or with the West.

[English]

Mr. Taddeo: You asked about the tariffs. Back in 1991, because we wanted to encourage the use of Canada as a gateway to Europe, the Port of Montreal introduced a special tariff of \$1 per tonne for containers that would be drop-shipped in Vancouver, railed to Montreal or Halifax and sent to Europe. It did not work because it was too expensive.

M. Taddeo : Oui, je sais, mais il n'y en a que trois qui entreront en service. Les navires transportant 7 000 E.V.P. et plus représentent 8 p. 100 de la flotte actuelle. Ces plus gros navires vont vers les ports de la côte ouest, par exemple à Vancouver, Los Angeles et Long Beach.

Sur la côte Est, ils vont à Hampton Roads, mais pas tellement à Baltimore, et quelques-uns vont à New York. Il y a maintenant une tendance vers Savannah et Charleston. Charleston devient un centre majeur. Là, on a établi un lien ferroviaire avec le Midwest des États-Unis pour acheminer les produits que transportent ces plus gros navires.

[Français]

Le sénateur Dawson : En 1979, j'étais membre du Comité des transports quand on a débattu la question du terminal Cast entre Québec et Montréal. J'étais tout à fait d'accord que la centralisation du conteneur sur Montréal était une décision logique. D'ailleurs, le succès du port de Québec aujourd'hui est attribuable à cela.

Ce qui m'amène à vous dire que c'est un peu l'esprit qui nous a animés. J'espère que notre objectif n'est pas de mettre le port de Halifax en compétition avec le port de Prince Rupert ou celui de Montréal. Dans l'esprit de la conteneurisation, on s'est demandé ce dont auraient besoin les ports de la côte Ouest, du centre et de la côte Est afin de savoir comment on pourrait leur venir en aide. Vous avez parlé tantôt de subventionner potentiellement la capitalisation d'expansion de certains ports, que ce soit sur la côte Est ou sur la côte Ouest. C'est ce dont on veut parler. Pour moi, c'est très clair — même si on se taquine entre gens de l'Est et de l'Ouest —, c'est la compétition avec les États-Unis et la croissance qu'il va y avoir avec l'Asie. Vous l'avez admis, les cadeaux qui passent par l'Asie, ce n'est pas votre objectif.

On va à Vancouver et à Prince Rupert dans trois semaines et notre objectif est de leur venir en aide dans l'expansion de ce marché. Je vois que vous suivez très bien les travaux du comité. Comme disent les médecins : « First, do no harm. » Continuez à surveiller ce qu'on fait et ce qu'on dit et si vous pensez qu'on s'en va dans une mauvaise direction, ne vous gênez pas d'intervenir directement auprès du comité. Vous pouvez faire affaire avec moi si vous voulez et soyez assurés qu'on est ici pour défendre vos intérêts collectivement et non pas pour choisir entre la côte Est et la côte Ouest.

L'Asie pour vous, c'est très clair. Ce n'est pas un marché dans lequel vous faites de la compétition ni avec Halifax ni avec l'Ouest.

[Traduction]

M. Taddeo : Vous avez posé une question concernant les tarifs. En 1991, le port de Montréal a adopté un tarif spécial d'un dollar la tonne pour les conteneurs qui seraient déposés à Vancouver, transportés par rail vers Montréal ou Halifax puis envoyés vers l'Europe parce que nous voulions favoriser l'utilisation du Canada comme corridor vers l'Europe. Cela n'a pas fonctionné parce que le système était trop coûteux.

[Translation]

Senator Dawson: We have been told on a number of occasions that Halifax is operating at 40 per cent under capacity, if I am not mistaken, and that, before developing elsewhere, we should fill up Halifax. Have you yourselves assessed your under-capacity? Or what opportunity do you still have for expansion as opposed to the arguments that come from other ports?

Mr. Taddeo: That is still a major issue in Montreal. I showed you the productivity figures earlier. If we had normal productivity in Montreal, we would have no more room for traffic. That is why we bought the reserves in Contrecoeur in 1989, when Ronald Corey was chairman of the board — with André Gingras, Bernie Finestone, names that you are familiar with, because I had told them: we have to prepare for the future. One day there will be no more room on Montreal Island. There is so much economic, socio-economic and environmental pressure. You are here, we love you, you are bothering us. It is a little like Gerry Kramer's book on Vince Lombardi.

[English]

It is a love-hate relationship. We used to love to hate Vince, but we played for him. They played with broken ankles and broken toes.

[Translation]

It is a little like that in Montreal. We are bothering people, but we are important for the economy in Montreal: there are 18,000 jobs, economic impact and so on. The study we are conducting is to optimize the operation of our terminals with a space of five additional hectares. That is all we have left on the island for a container. In my mind, the day will come when, whether we like it or not, a railway company, a ship builder, a stevedoring company will go to Contrecoeur and build the necessary terminals there.

So Montreal is still here. There are places on Montreal Island where we could also expand. Mr. Drapeau told us, "I will give you Bellerive Drive any time." The BAPE ruled in 1983 that we could not touch it. Perhaps one day. Things can change.

We want to cooperate, but there is increasing pressure on port infrastructure located in the heart of the city. That is our major fear. In our case, it is containers. There is a major debate in Montreal on the traffic to Newfoundland and on investment that has been made. They tell me, "Mr. Taddeo, you cannot handle elsewhere." People tell me that. That makes no sense. We do not believe that we cannot handle elsewhere. We have conducted studies, we have spent a million dollars. I am not the one deciding. I have experienced people around me. Raymond Lemay, Yvon Lamarre and Sam Elkas were there. They are not minor players. They said that this infrastructure had to be protected. So, in our view, within eight years, we will have reached our full capacity on Montreal Island.

[Français]

Le sénateur Dawson : On s'est fait dire à quelques reprises qu'il y a une sous-capacité de 40 p. 100, si je ne me trompe pas, à Halifax et qu'avant de développer ailleurs, on devrait remplir Halifax. Est-ce que vous avez vous-même évalué votre sous-capacité? Qu'est-ce qu'il vous reste comme possibilité d'expansion versus les arguments qui viennent d'autres ports?

M. Taddeo : C'est toujours un grand débat à Montréal. Je vous ai montré tantôt la productivité. Si on avait une productivité normale à Montréal, on n'aurait plus de place pour le trafic. C'est pour cela qu'on a acheté en 1989, quand M. Ronald Corey était président du conseil — avec André Gingras, Bernie Finestone, des noms que vous connaissez — les terre-pleins à Contrecoeur parce que je leur avais dit : « Il faut préparer l'avenir. Un jour, il n'y aura plus de place sur l'île de Montréal. Il y a tellement de pression économique, socio-économique et environnementale. » Vous êtes là, on vous aime, vous dérangez. C'est un peu comme le livre de Gerry Kramer sur Vince Lombardi.

[Traduction]

Il s'agit d'une relation haine-amour. Nous adorions détester Vince, mais nous jouions pour lui. Les joueurs jouaient avec des chevilles cassées, des ortels cassés.

[Français]

À Montréal, c'est un peu comme cela. On dérange, mais on est important pour l'économie de Montréal : il y a 18 000 emplois, des retombées économiques et j'en passe. L'étude qu'on fait est pour optimiser l'exploitation de nos terminaux avec un espace de cinq hectares additionnels. C'est tout ce qu'il nous reste sur l'île pour un conteneur. Dans mon esprit, le jour va venir où, qu'on le veuille ou non, une compagnie ferroviaire, un armateur, un arrimeur va aller à Contrecoeur et y construire les terminaux qui s'imposent.

Donc Montréal est encore là. Il y a d'autres places sur l'île de Montréal où on pourrait aussi prendre de l'expansion. M. Drapeau nous avait dit : « La promenade Bellerive, n'importe quand, je vous la donne. » Le BAPE s'est prononcé en 1983 qu'on ne pouvait pas y toucher. Peut-être un jour. Les choses changent.

On veut collaborer, mais il y a de plus en plus de pressions sur les infrastructures portuaires situées au cœur d'une ville. C'est notre grosse crainte. Dans notre cas, ce sont les conteneurs. Il y a un grand débat à Montréal sur le trafic qui va à Terre-Neuve et sur les investissements qui ont été faits. Ils me disent : « M. Taddeo, vous ne pouvez pas manutentionner ailleurs. » Je me le fais dire. Ça n'a pas de bon sens. On ne croit pas qu'on ne peut pas manutentionner ailleurs. On a fait des études, on a dépensé un million de dollars. Ce n'est pas moi qui décide. J'ai des gens chevronnés autour de moi. Raymond Lemay, Yvon Lamarre et Sam Elkas étaient là. Ce ne sont pas des deux de pique, ces gens-là. Ils ont dit qu'il fallait protéger ces infrastructures. Donc sur l'île de Montréal, d'après nous, d'ici huit ans on aura alors atteint notre pleine capacité.

[English]

How can we overcome that if we do not have any more room on the Island of Montreal? You overcome it by putting in more cranes and more people, but then you are talking costs.

The beauty of our system is that ideally, if you go beyond 250 metres, you get into a double handling. Then it is too costly and too slow. However, we have that in Montreal so we have taken advantage of our smallness.

I was Chairman of the International Association of Ports and Harbors, the first Canadian to hold that post. I am proud of that, but when they came to Montreal in May 2001 and saw our port, they could not believe it — that ships came in 1,600 kilometres from the ocean, unloaded, handled their business on those little spaces, reloaded and moved on.

[Translation]

That is the situation for Montreal, and that is why we bought a reserve on the South Shore. Whether it is Montreal or Contrecoeur will not trouble a person who is exporting from Stuttgart to Detroit.

Senator Dawson: Do you see Contrecoeur as an "inland" facility or simply as an expansion of the port?

Mr. Taddeo: Contrecoeur is for the future; it is expansion. It is not a move. There are still some Montrealers who think we should move. This is not a move. On the contrary. Another factor on Montreal Island is that we serve the local industries: salt, sugar, coal, Molson, molasses, steel mills and so on. All that is on Montreal Island. People have told me over the years: "Dominic, move all that to Contrecoeur, and we will build condominiums, parks." That will require bridges and that will cost a lot of money.

Senator Meighen: I very much liked your presentation. As a Montrealer by birth, I no longer recognize my port. In the good old days, the port hardly operated at all.

[English]

I was on the Standing Senate Committee on National Security and Defence four years ago when the national ports police was disbanded. The police told us that they had no presence in the port, that theft was rife, that crime families ran the place, that they had no control. I arrive here tonight and I find it is paradise.

You have an integrated policing system, I gather. Do they patrol the port? Do they inspect on a spot basis or a random basis in the port? Have you any statistics demonstrating the decrease of theft and pilferage?

Mr. Taddeo: I am glad you asked that question.

Senator Meighen: I thought you would be.

[Traduction]

Comment pouvons-nous le surmonter si nous n'avons plus d'espace sur l'île de Montréal? Vous y arrivez en mettant plus de grues et plus de personnes, mais alors vous faites augmenter les coûts.

La beauté de notre système est que, idéalement, si vous allez au-delà de 250 mètres, vous avez une manutention double. C'est à la fois trop coûteux et trop lent. Toutefois, c'est ce que nous avons à Montréal et nous avons profité de notre petite taille.

J'ai été président de l'Association internationale des ports, le premier Canadien à occuper ce poste. J'en suis fier, mais quand ces gens sont venus à Montréal en mai 2001 et qu'ils ont vu notre port, ils ne pouvaient tout simplement pas le croire — que des navires puissent pénétrer jusqu'à 1 600 kilomètres à l'intérieur des terres pour y être déchargés et rechargés sur une surface aussi petite, puis repartir.

[Français]

C'est la réalité pour Montréal et c'est pour ça qu'on a acheté une terre-plein sur la rive-sud. La personne qui exporte de Stuttgart vers Detroit, que ce soit Montréal ou Contrecoeur, ça ne la dérange pas.

Le sénateur Dawson : Voyez-vous Contrecoeur comme étant une « inland » ou carrément une expansion du port?

M. Taddeo : Contrecoeur, c'est pour le futur, c'est l'expansion. Ce n'est pas un déménagement. Il y a encore des Montréalais qui pensent qu'on devrait déménager. Ce n'est pas un déménagement, au contraire. L'autre facteur sur l'île de Montréal, c'est qu'on dessert les industries locales : le sel, le sucre, le charbon, Molson, la mélasse, les aciéries et j'en passe. Tout ça est sur l'île de Montréal. Des gens m'ont dit au fil des ans : « Dominic, déplace tout ça à Contrecoeur puis on va construire des condominiums, des parcs. » Ça va prendre des ponts et ça va coûter trop cher.

Le sénateur Meighen : J'ai bien aimé votre présentation. En tant que Montréalais de naissance, je ne reconnais plus mon port. Dans le bon vieux temps, le port fonctionnait à peine.

[Traduction]

Je faisais partie du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense il y a quatre ans lorsque la police des ports nationaux été dissolue. La police nous avait dit qu'elle n'avait aucune présence au port, que les vols étaient monnaie courante, que les organisations criminelles familiales en menaient large, et que la police n'avait aucun contrôle. J'arrive ici ce soir pour constater qu'il s'agit d'un paradis.

Vous avez un système de surveillance policière intégrée, si je comprends bien. Est-ce que l'on patrouille sur le port? Fait-on des inspections ponctuelles ou aléatoires sur le port? Avez-vous des statistiques démontrant une diminution des vols et du pillage?

M. Taddeo : Je suis heureux que vous posiez la question.

Le sénateur Meighen : Je pensais bien que vous le seriez.

Mr. Taddeo: First, we go back a bit to the journalists, the media. As a matter of fact, I was personally disappointed that that committee did not come and meet with the port. I will use that word; I will not let my emotions get carried away. They visited Vancouver and Halifax. They never came to Montreal.

Senator Meighen: Who did not?

Mr. Taddeo: The Standing Senate Committee on National Security and Defence.

Senator Meighen: We were in Montreal.

Mr. Taddeo: Yes, but not at the port. Anyway, the same police that told you we were rife are the ones who said that we do not need a police force. I was dying to tell somebody, but nobody asked me. Now I can say it. The police are the ones. With Ron Huntington we created committees made up of policemen who are the experts: RCMP, City of Montreal, Sûreté du Québec. They told us that we did not need those guys, that we could do it. That is their job, with all the connections.

I wanted to answer the other question now. The question was asked at the Port of Montreal; I know the answer that it is a holistic approach sounded like something from church.

In Montreal, customs inspect 4 per cent to 5 per cent of the import containers. It is their call. We have no say. We handled 1,300,000 containers last year and 600,000 are imported.

Senator Meighen: That is a large percentage. Do you mean destuffed?

Mr. Taddeo: No, they call the shots. They come in and say, "We want to inspect that container," and they strip it, or they pass it through the VACIS machine.

Senator Meighen: You said 4 per cent to 5 per cent?

Mr. Taddeo: Yes.

Mr. Bédard: That is for both activities.

Mr. Taddeo: Our statistics show that in Montreal, from 1996 to 2006, the number of stolen containers is as follows: 1996, one; 1997, one; 1998, one; 2000, four; 2001, one; 2002, one. Since 2003, no containers have been stolen. When that report came out, André Arthur, who is now my deputy, was on the radio. Do you know what he said on the radio? "Do not ask yourself why there is organized crime in the Port of Montreal. The head of the port is of Italian origin." That is a true story. I sued him. You had better believe it. He backtracked and then the lawyers got into the act and they told me, "Dominic, what you are asking for, an apology, is too strong." I said, "No I want an apology or I will sue."

Now, customs handles seizures, as you know. We have to make sure these people have all the necessary tools, and they have. They have access to our port 24 hours a day. We said to the RCMP,

M. Taddeo : Premièrement, nous nous apparentons un peu aux journalistes et aux médias. Pour tout dire, j'ai été personnellement déçu que votre comité ne se déplace pas pour rencontrer les autorités portuaires. Je ne me laisserai pas emporter par mes émotions. Vous avez visité Vancouver et Halifax, mais n'êtes jamais venus à Montréal.

Le sénateur Meighen : Qui n'y est pas allé?

M. Taddeo : Les membres du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

Le sénateur Meighen : Nous étions à Montréal.

M. Taddeo : Oui, mais vous n'êtes pas venu au port. De toute façon, les policiers qui vous ont dit que nous étions débordés par la criminalité sont les mêmes qui vous ont dit que nous n'avions pas besoin d'un service de police. Je mourais d'envie de le dire, mais personne ne m'a posé la question. Aujourd'hui, je puis le dire. Ce sont les policiers. Avec l'aide de Ron Huntington, nous avons créé des comités constitués de policiers, qui sont des experts : GRC, Ville de Montréal, Sûreté du Québec. Ils nous ont tous dit que nous n'avions pas besoin de ces personnes, que nous pourrions le faire. C'était leur travail, avec tout leur réseau.

Je voulais répondre à l'autre question maintenant. La question a été posée au port de Montréal; je sais que la réponse voulant qu'il s'agisse d'une approche holistique ressemblait à un enseignement de l'Église.

À Montréal, les douanes inspectent 4 à 5 p. 100 des conteneurs d'importation. C'est leur décision. Nous n'avons rien à dire. L'an dernier, nous avons manutentionné 1 300 000 conteneurs et de ce nombre, 600 000 étaient des importations.

Le sénateur Meighen : C'est un pourcentage élevé. Voulez-vous dire dépoter?

M. Taddeo : Non, ce sont eux qui décident. Ils arrivent et nous disent « Nous voulons inspecter tel conteneur », puis ils le vident ou ils le font passer dans le VACIS.

Le sénateur Meighen : Vous avez dit 4 à 5 p. 100?

M. Taddeo : Oui.

M. Bédard : Cela s'applique aux deux activités.

M. Taddeo : Selon nos statistiques, le nombre de conteneurs volés entre 1996 et 2006 à Montréal était le suivant : 1996, un conteneur; 1997, un conteneur; 1998, un conteneur; 2000, quatre conteneurs; 2001, un conteneur; 2002, un conteneur. Depuis 2003, aucun conteneur n'a été volé. Quand ce rapport a été publié, M. André Arthur, qui est maintenant député, faisait de la radio. Savez-vous ce qu'il a dit à la radio? « Ne vous demandez pas pourquoi le crime organisé est présent dans le port de Montréal. Le chef du port est d'origine italienne. » Voilà ce qui s'est passé. Je l'ai poursuivi, et vous faites bien de me croire. Il a fait marche arrière et quand les avocats sont entrés en scène, ils m'ont dit : « Dominic, ce que vous demandez, des excuses, c'est trop. » Je leur ai répondu : « Non, je veux des excuses ou je poursuivrai. »

Aujourd'hui, le service des douanes se charge des saisies, comme vous le savez. Nous devons nous assurer que ces gens disposent de tous les outils nécessaires et ils les ont. Ils ont accès

“Come into our building.” They have access to our cameras. They can do what they want, when they want, how they want. We want them to do it. However, we also have obvious security people and inspectors in the port. As with dangerous goods, we have to issue the permits. We work closely with customs and the police.

There were four import seizures in 1996, two in 1997, eight in 2000, one in 2001, two in 2004 and three in 2006. We also have police interventions: 17 in 2003, 11 in 2004, 2005 and 2006. For opened containers, because of the kids on the railway tracks, there were 18 last year, compared to 36 in 1995, so that has decreased. In 2006, there were four instances of open containers at interchanges.

Those are the statistics, and we work closely with customs and the police. Again, we were the leaders vis-à-vis the things we put into place, and I say that with all humbleness.

I come back to what has been put in place in Canada regarding access to our terminals. We did not want to be difficult or different and argue with lawyers and so on. We said to Transport Canada, “Wait a minute. We have a board. You have given us jurisdiction over all this infrastructure. Our board has a responsibility to make sure that all the environmental, operational, health and other rules of Canada are respected, so why not security? For security, come through the board.”

[Translation]

We will act reasonably.

[English]

We will make sure that our terminals respect the ISPS code; we have done that and it has worked beautifully.

[Translation]

Senator Meighen: I congratulate you for that because the proof is there.

Mr. Taddeo: People always get the wrong impression, and that is one myth I wanted to talk to you about.

[English]

For us, it is an insult when you say that crime controls the port. It means that I, my people and my board members are all a bunch of crooks.

[Translation]

Senator Meighen: I knew that you wanted to talk about myths, so I gave you the chance.

au port 24 heures par jour. Nous avons dit à la GRC : « Venez dans notre édifice. » Ils ont accès à nos caméras. Ils peuvent faire ce qu'ils veulent, quand ils le veulent et de la manière qu'ils le veulent. Nous voulons que la GRC le fasse. Toutefois, nous avons également des gardiens de sécurité et des inspecteurs au port. Comme dans le cas des marchandises dangereuses, nous devons émettre des permis. Nous travaillons en étroite collaboration avec les Douanes et avec la police.

Il y a eu quatre saisies de marchandises importées en 1996, deux en 1997, huit en 2000, une en 2001, deux en 2004 et trois en 2006. Il y a également eu des interventions de la police : 17 en 2003, 11 en 2004, 2005 et 2006. L'an dernier, il y a eu 18 interventions parce que des conteneurs qui avaient été ouverts, surtout par des jeunes qui jouaient sur la voie ferre, comparativement à 36 en 1995. Il y a donc eu diminution. En 2006, il y a eu quatre cas de conteneurs ouverts à des échangeurs.

Ce sont les données statistiques et nous travaillons en étroite collaboration avec les douanes et avec la police. Je le répète, nous étions les chefs de file concernant ce que nous avons mis en place et je le dis en toute humilité.

Pour en revenir à ce qui a été mis en place au Canada concernant l'accès à nos terminaux, nous ne voulions pas être difficiles ou différents et nous chamailler avec les avocats et ainsi de suite. Nous avons dit à Transports Canada : « Attendez un peu. Nous avons un conseil d'administration. Nous vous avons donné juridiction sur toute cette infrastructure. Notre conseil a la responsabilité de s'assurer du respect de toutes les règles environnementales, opérationnelles, de santé et autres du Canada, pourquoi pas en matière de sécurité? Pour les aspects de sécurité, adressez-vous au conseil. »

[Français]

On va agir en bon père de famille.

[Traduction]

Nous nous assurerons que nos terminaux respectent le code ISPS. Nous l'avons fait et tout s'est très bien passé.

[Français]

Le sénateur Meighen : Je vous en félicite car les preuves sont là.

M. Taddeo : Les gens ont toujours la mauvaise impression et c'est un mythe dont je voulais vous parler.

[Traduction]

Pour nous, c'est insultant que vous disiez que des éléments criminels contrôlent le port. Cela signifie que moi et les gens qui font partie du conseil d'administration sommes une bande de malhonnêtes.

[Français]

Le sénateur Meighen : Je savais que vous vouliez parler de mythes, alors je vous en ai donné la chance.

Mr. Taddeo: Thank you very much. That is one of the myths.

Senator Meighen: I have one final question. How did the employees react with regard to the background check?

Mr. Taddeo: Ah, but it has not been done yet. That will start in December.

Senator Meighen: Then how will they react?

Mr. Taddeo: Well, that is the issue. You asked the right question. The longshoremen and checkers have convinced I do not know who that we should not request background checks from everyone, just from people in key positions. They say that organized crime is concerned with longshoremen, but the longshoremen, who are supposed to have a criminal record, will not be inspected. That is a dichotomy in our view. We think that the checks should be done from top to bottom, like in the United States.

[English]

First, that is not what is being promulgated. Second, Transport Canada has come out with what they call zones: zone one and zone two. A port is an airport. In the Port of Montreal, for example, this is a terminal. On the terminal you have a substation, reefer containers, container cranes and trucks. Longshoremen go from zone one to zone two. They said, "This guy can go to zone two but not to zone one." As I said, a port is all one zone. We explained that until we were blue in the face. I think Senator Meighen understands that the longshoremen are assigned every day to different positions. They do not always go to the same place. They can go one day to a passenger ship, one day to a grain ship, one day to a bulk ship, one day to a salt ship, one day to a sugar ship. We said that to us the whole infrastructure, the whole terminal, be it in Halifax or in Vancouver, should be subject to clearance procedures. As I said earlier, we have always collaborated and cooperated and we will continue to do so. We expressed our case. We said we want to keep pace with the Americans. To us, everybody should be cleared. However, that is not what is being promulgated.

We have the letters to substantiate our position. You can see the discussions we have had. It is the same thing with the installation of the radiation portals that are being installed. We have had all kinds of debates with customs. The containers coming in are inspected for uranium. It will be controlled out of Ottawa. There will be someone sitting in an office and the lights will come on. Three containers come in: container A; container B, suspicious; container C, stop the show. They say container B has to be left on our docks. I have a responsibility to protect people and safety. I do not have a responsibility to inspect. That container you said is suspicious should be off my docks, so they should assume

M. Taddeo : Merci beaucoup. C'est un des mythes.

Le sénateur Meighen : J'ai une dernière question. Comment les employés ont-ils réagi concernant la vérification de leurs antécédents?

M. Taddeo : Ah, mais ce n'est pas fait encore, cela. Cela va commencer en décembre prochain.

Le sénateur Meighen : Alors comment vont-ils réagir?

M. Taddeo : Eh bien, c'est le débat. Vous avez posé la bonne question. Les débardeurs et les vérificateurs ont convaincu je ne sais qui qu'on ne devrait pas demander une vérification des antécédents de tous les gens, mais seulement des gens qui occupent des postes-clés. On dit que le crime organisé concerne les débardeurs, mais les débardeurs, qui sont supposés avoir un dossier criminel, ne seront pas inspectés. C'est pour nous une dichotomie. Nous, on pense que pour le plus haut au plus bas, comme aux États-Unis, la vérification devrait être faite.

[Traduction]

Premièrement, ce n'est pas ce qui est promulgué. Deuxièmement, Transports Canada a établi ce que le ministère appelle des zones : la zone un et la zone deux. Un port est comme un aéroport. Au port de Montréal, par exemple, il s'agit d'un terminal. Dans le terminal, il y a une sous-station, des conteneurs frigorifiques, des portiques à conteneurs et des camions. Les débardeurs vont de la zone un à la zone deux. On dit : « Ce type peut aller à la zone deux, mais pas à la zone un. » Comme je l'ai dit, un port est une zone. Nous l'avons expliqué à satiété. Je pense que le sénateur Meighen comprend que les débardeurs sont assignés à différents postes chaque jour. Ils ne vont pas toujours au même endroit. Un jour, ils peuvent aller vers un navire de passagers, le lendemain vers un navire céréalier, puis un autre jour vers un vraquier, puis un autre jour vers un navire de transport de sel, et enfin un autre jour être affectés à un navire de transport de sucre. Nous avons dit que pour nous toute l'infrastructure, le terminal tout entier, peu importe qu'il se trouve à Halifax ou à Vancouver, devrait être assujéti à des procédures d'autorisation. Comme je l'ai dit plus tôt, nous avons toujours collaboré et coopéré et nous voulons continuer de le faire. Nous avons exposé notre cas, nous avons dit que nous voulons la paix avec les Américains. Pour nous, tout le monde devrait être autorisé. Toutefois, ce n'est pas ce que l'on cherche à promulguer.

Nous avons les lettres nécessaires pour soutenir notre position. Vous pouvez prendre connaissance des discussions que nous avons eues. C'est la même chose avec l'installation des portails de détection par radiation que l'on s'affaire à installer. Nous avons eu de nombreuses discussions avec les représentants des Douanes. Les conteneurs sont inspectés pour la présence d'uranium dès leur arrivée. Cela est contrôlé à partir d'Ottawa. Il y a quelqu'un dans un bureau et la lumière s'allume. Trois conteneurs arrivent : conteneur A; conteneur B, qui est suspect, et le conteneur C. On dit que le conteneur B doit être laissé sur notre quai. J'ai la responsabilité de protéger les personnes et d'assurer la sécurité. Je n'ai pas la responsabilité d'inspecter les conteneurs. Le conteneur

the responsibility. We got legal advice. We sent them a letter last week, which I have here. We said, "Fine. You say you want to leave it on our docks. It is your responsibility."

I am not being difficult. I am just making sure that I, as a CEO, and my board, in good corporate governance, know where we stand and where they stand. If something goes wrong, we have expressed our point of view, but we go along with the rules.

Senator Tkachuk: After the 2004 security report was published, did the board of directors of the Port of Montreal send a letter to the chairman of the committee asking the committee to clarify the record and attempting to clarify the record?

Mr. Taddeo: No, we did not. The reason we did not is because our records show that to us that problem did not exist. Those people told us there was not a problem. I go back to the Ports Canada board under Ron Huntington. The vice-chairman was a person well known in Montreal, Bernie Finestone. We came to Ottawa, and he said to the Ports Canada police, "If our port has criminals in the port, I want to know who they are. I have a responsibility as the vice-chair of the board." We were told, "It does not concern you. It is our issue. We are not telling you as a board member who is a criminal and who is not. It is our issue, not yours. Your job is to make sure that you use this infrastructure to promote Canadian business, not to worry about security and crime. That is our job." That is what the law says. The question was raised. Perhaps we should have invited the committee to come.

That report also says that Agriculture Canada had a free hand in all that and that they were part of the port. We have nothing to do with them at the Port of Montreal. Again, it comes back to myths and image. People talk about the longshoremen of the Port of Montreal, the trucks of the Port of Montreal, the crime of the Port of Montreal, but the Port of Montreal is a facility and many people are involved.

Senator Munson: Your presentation was exciting. I cannot believe, though, that there is not one thing wrong somewhere within the Port of Montreal about which you are really angry. It cannot be all good. I am just curious; there must be something you want to get off your chest tonight.

Mr. Taddeo: Of course we have irritants.

Senator Munson: We can talk about those. Within this huge, competitive world, you described Montreal as a niche world, and then there also the big new world of Panamax.

que vous qualifiez de suspect ne devrait pas rester sur mon quai, vous devriez en assumer la responsabilité. Nous avons obtenu un avis juridique à cet effet. Nous avons envoyé une lettre la semaine dernière dont j'ai copie ici. Nous avons dit : « C'est très bien. Vous voulez laisser le conteneur sur notre quai, c'est votre responsabilité. »

Je ne cherche pas à jouer les difficiles. Je veux tout simplement m'assurer que moi, en tant que premier dirigeant, et les membres de mon conseil d'administration assurent une bonne gouvernance d'entreprise, que nous savons où nous nous situons et où ces gens se situent. Si quelque chose tourne mal, nous aurons exprimé notre point de vue, mais nous jouerons selon les règles.

Le sénateur Tkachuk : Après la publication du rapport de sécurité en 2004, le conseil d'administration du port de Montréal a-t-il envoyé une lettre au président de notre comité pour lui demander de clarifier la situation ou de tenter de clarifier la situation?

M. Taddeo : Non, nous ne l'avons pas fait. Nous ne l'avons pas fait parce que notre dossier indique que ce problème n'existait pas. On nous a dit qu'il n'y avait pas de problème. J'ai fait partie du Conseil d'administration de Ports Canada, qui était sous la direction de M. Ron Huntington. Le vice-président était une personnalité bien connue à Montréal, M. Bernie Finestone. Nous sommes venus à Ottawa, et il a dit à la police de Ports Canada : « Si notre port compte des criminels, je veux savoir qui ils sont. J'ai une responsabilité en tant que vice-président du conseil d'administration. » On nous a dit : « Cela ne vous concerne pas. C'est notre problème. Nous ne vous dirons pas, à titre de membre du conseil, qui est un criminel et qui ne l'est pas. C'est notre problème et non le vôtre. Votre travail est de vous assurer que cette infrastructure fasse la promotion du commerce canadien, et non de vous préoccuper des questions de sécurité et de criminalité. C'est notre travail. » C'est ce que dit la loi. La question a été soulevée et peut-être aurions-nous dû inviter votre comité à venir nous voir.

Le rapport dit également qu'Agriculture Canada avait le coudées franches dans ce dossier et que le ministère faisait partie du port. Nous n'avons rien à faire avec ce ministère au port de Montréal. Encore une fois, tout cela revient à une question de mythes et d'image. Les gens parlent des débardeurs du port de Montréal, des camions du port de Montréal, de la criminalité du port de Montréal, mais le port de Montréal est une installation où plusieurs personnes y travaillent.

Le sénateur Munson : Votre exposé a été très intéressant. Pourtant, je n'arrive pas à croire qu'il n'y a rien qui aille mal au port de Montréal, rien qui vous mette vraiment en colère. Tout peut être rose. Je suis tout simplement curieux. I doit bien y avoir quelque chose qui vous chicote et dont vous voudriez parler ce soir, non?

M. Taddeo : Bien sûr qu'il y a des irritants.

Le sénateur Munson : Nous pouvons en parler. Dans cet univers considérable et concurrentiel, vous avez dit que le port de Montréal occupe un créneau, et il y a aussi la nouvelle réalité

You called yourself a strong federalist and said that this is the best country in the world. What is Halifax's strength?

Mr. Taddeo: Halifax has always said that on the great north circle route they are a gateway, and they are. Hopefully they now have the opportunity to attract some business from India. I was with Karen Oldfield, CEO of the Halifax Port Authority, in China two and a half years ago. She told China Ocean Shipping and Orient Overseas Container Line that they can get to Halifax as easily as they can get to Vancouver, and she is right.

Senator Munson: Are you saying that there is room for everybody, that you are competitive but there is room for others?

Mr. Taddeo: Of course.

Senator Munson: Given the bigger ships from India, would it not be logical for the Port of Halifax to expand?

Mr. Taddeo: That is what they are banking on. They have just opened an office in India, and if I were there I would do the same thing. They are banking on India's being the next big growth country, through the Suez Canal, and they will be able to take advantage of that. However, the factors of the marketplace are such that their job is to go.

Canadian Tire is opening a big distribution centre in Halifax with Consolidated Fastfrate, and the reason is that they are attracting and picking up some of the business coming out of Asia through the Suez Canal. We are as well, for that matter, because some of that business is being drop-shipped in a port in southern Italy called Gioia Tauro, and the ships that can come to Montreal go there and bring the cargo through Montreal, not only for Montreal but also for the United States.

Halifax is a deepwater port open 12 months a year, but it is in a big competition. Its big disadvantage is that it is just too far from the markets on the inland side. That is what I see. I have always seen that. I believe the facts speak for themselves. CN committed to Halifax, as you know. We told CN to come to Montreal because we are closer, faster and more reliable, but they said, "No, Halifax is our port." When the shipping lines that make the decisions start losing money, they start looking at alternatives. Now they can go to New York; they service Ontario out of New York, as well as Montreal.

Bernie Finestone used to say to me that CP is not our friend because they can compete with us out of New York. I told him I knew that but it was part of the game of the business. That is how it works.

Panamax. Vous vous êtes décrit comme un fédéraliste convaincu et vous avez également dit que notre pays est le meilleur au monde. Quels sont les points fort de Halifax?

M. Taddeo : On a toujours dit que Halifax faisait partie d'un corridor de navigation du Nord. Il faut espérer que les responsables aient la possibilité d'attirer des clients des Indes. J'étais en Chine avec Mme Karen Oldfield, première dirigeante de l'Autorité portuaire de Halifax, il y a deux ans et demi. Elle a dit aux responsables de China Ocean Shipping and Orient Overseas Container Line qu'ils pouvaient venir à Halifax aussi facilement qu'ils peuvent se rendre à Vancouver, et elle a raison.

Le sénateur Munson : Êtes-vous en train de me dire qu'il y a place pour tout le monde, que vous êtes concurrentiel, mais qu'il y a place pour d'autres joueurs?

M. Taddeo : Bien sûr.

Le sénateur Munson : Compte tenu des plus gros navires qui viennent de l'Inde, ne serait-il point logique pour le port de Halifax de prendre de l'expansion?

M. Taddeo : C'est bien ce que ses dirigeants comptent faire. Ils viennent tout juste d'ouvrir un bureau en Inde et si j'étais à leur place, je ferais de même. Ils comptent sur le fait que l'Inde sera le prochain pays à prendre une expansion considérable, qu'il utilisera le canal de Suez et que le port de Halifax pourra en tirer avantage. Toutefois, les facteurs du marché sont tels que leur travail est de foncer.

Canadian Tire ouvre avec Fastfrate consolidé un grand centre de distribution à Halifax avec un système de transport rapide, et c'est la raison pour laquelle cette entreprise attire et retient une partie du commerce qui vient d'Asie en passant par le canal de Suez. Nous le faisons également parce qu'une partie des marchandises transportées sont déposées dans un port du sud de l'Italie, appelé Gioia Tauro. Les navires qui peuvent venir à Montréal s'y rendent et rapportent des cargaisons à Montréal, non seulement pour le marché de Montréal mais également pour celui des États-Unis.

Le port de Halifax est un port en eau profonde ouvert 12 mois par année, mais il fait face à une concurrence féroce. Son principal inconvénient est qu'il est tout juste un peu trop loin des marchés intérieurs. C'est ce que je pense, et c'est ce que j'ai toujours pensé. Selon moi, les faits parlent d'eux-mêmes. Le CN s'est engagé vis-à-vis Halifax, comme vous le savez. Nous avons dit au CN de venir à Montréal parce que nous sommes plus près, que c'est plus rapide et que nous sommes plus fiables, mais le CN nous a répondu : « Non, Halifax est notre port. » Quand les compagnies maritimes qui prennent les décisions commencent à perdre de l'argent, elles cherchent des solutions de rechange. Elles peuvent maintenant aller à New York; elles peuvent desservir l'Ontario à partir de New York, de même que par l'entremise de Montréal.

M. Bernie Finestone avait coutume de me dire que le CP n'est pas notre ami parce qu'il peut nous livrer concurrence à partir de New York. Je lui ai dit que je le savais, mais que cela faisait partie du grand jeu des affaires. C'est ainsi que les choses fonctionnent.

We know the bigger ships are out there as well, but we are not in that market. Even the Asian business is coming through the Panama Canal and being drop-shipped to Freeport, or through the Suez Canal and being drop-shipped in Gioia Tauro.

We will not have rapid growth there. Our strength will continue to be Europe, the Mediterranean and the Eastern block countries. The strength for Halifax will hopefully be to take some business away from the West Coast ports and India. However, it is there and it is going to service the country and it will help the country but it is something for them to do. It is their challenge.

Senator Munson: I understand you are retiring. Why not go work in Halifax?

[Translation]

Mr. Taddeo: No, I am a Montrealer, a Quebecer, a federalist and vive Montréal!

[English]

I have nothing against Halifax. They do not have a hockey team. We have a so-so hockey team.

Senator Munson: That is what I thought. You guys looked like the starting front line for the Montreal Canadiens.

You believe in this niche market and that the ships the size we are talking about, 5,000 or 4,000 TEUs, will still come to Montreal year in and year out for years to come. As a committee, we are working in this big world of Panamax. I think we had forgotten what you have told us tonight about this other world that will still exist from your perspective and your experience. Is that right?

Mr. Taddeo: Yes, the facts are here. Even 56 per cent of the ships on order, the new ships coming in, are of the capacity that can come to Montreal. Of the newer ships being built, only 22 per cent are over 7,000 TEUs. In Montreal our strengths are Europe and fast, rapid, reliable service. The shipping lines are living with the reality and they are widening the ships so that they have more profitability.

Everyone is talking about the post-Panamax ships, but there will not be that many on the market. In any case they are for the slower trades and to go to the outer reaches and to the deep-water ports. That is why we are not concerned.

I am not blindly saying that we are not concerned. We have done studies and had meetings with the shipping lines and the commitment is there. Hapag-Lloyd has a 40-year commitment in Montreal. That line has signed a contract and guaranteed 2 million tonnes of business for 40 years. The facts speak for themselves.

Nous savons que les plus gros navires s'y rendent, mais nous ne sommes pas dans ce marché. Même les navires en provenance d'Asie transitent par le canal de Panama et déposent leur cargaison à Freeport, ou par le canal de Suez et déposent leurs marchandises à Gioia Tauro.

Nous n'aurons pas une croissance rapide dans ce secteur. Notre point fort demeurera l'Europe, la Méditerranée et les pays d'Europe de l'Est. Le point fort du port d'Halifax sera sans doute de prendre une partie du commerce qui se fait dans les ports de la côte ouest et de l'Inde. Toutefois, le port est là et il continuera de desservir le pays et il aidera notre pays, mais c'est une démarche que seul les dirigeants du port peuvent entreprendre. C'est leur défi.

Le sénateur Munson : Je comprends que vous partez à la retraite prochainement. Pourquoi ne pas aller travailler à Halifax?

[Français]

M. Taddeo : Non, je suis un Montréalais, un Québécois, un fédéraliste et vive Montréal!

[Traduction]

Je n'ai rien contre Halifax. La ville n'a pas d'équipe de hockey alors que nous avons une équipe qui n'est pas fameuse.

Le sénateur Munson : C'est ce que je pensais. Vous aviez l'air de la première ligne d'attaque du Canadien de Montréal.

Vous croyez en ce marché à crêneau et vous croyez également que les navires de la taille dont nous parlons, c'est-à-dire transportant 5 000 ou 4 000 E.V.P., continueront de venir à Montréal bon an mal an et pour des années à venir. En tant que comité, nous travaillons dans le milieu plus large de Panamax. Je crois que nous avons oublié ce que vous nous avez raconté ce soir au sujet de cet autre univers qui continuera d'exister de votre point de vue et selon votre expérience. Est-ce exact?

M. Taddeo : Oui, les faits sont là. Cinquante-six pour cent des navires qui sont en commande, des navires qui arriveront bientôt sur le marché, ont une capacité qui leur permettra de venir jusqu'à Montréal. Parmi les nouveaux navires qui sont en construction, seulement 22 p. 100 pourront transporter plus de 7 000 E.V.P. Les points forts de Montréal sont l'Europe et la rapidité et la fiabilité du service. Les compagnies maritimes vivent avec cette réalité et elles accroissent la taille de leurs navires afin qu'ils soient plus rentables.

Tout le monde parle des navires qui viendront après l'ère Panamax, mais il n'y en aura pas tant que cela sur le marché. De toute manière, ils serviront davantage au transport plus lent et ils se rendront plus loin et feront escales dans des ports en eau profonde. C'est la raison pour laquelle nous ne sommes pas préoccupés par cette nouvelle réalité.

Je ne dis pas que nous ne sommes pas préoccupés du tout. Nous avons fait des études et nous avons eu des rencontres avec les responsables des compagnies maritimes et nous connaissons leurs engagements. Hapag-Lloyd a un engagement de 40 ans à Montréal. Cette compagnie a signé un contrat et a garanti deux millions de tonnes pendant 40 ans. Les faits parlent d'eux-mêmes.

CP has signed a 25-year contract deal with Hapag-Lloyd and with the other major shipping lines using Montreal. Of course, contracts can be broken, but they did not put all those people, all that equipment, all that infrastructure into place to want to disappear from the Port of Montreal. The hinterland will remain and will continue to grow.

Senator Munson: Are you satisfied that the Port of Montreal gets its fair share of the political pie? Politics are played throughout governments at all times, whether in Halifax, Vancouver, Quebec City or Montreal.

Mr. Taddeo: I am, and so is my board. We have never complained. We have always stated our case and then lived with reality and made adjustments. However, there are certain groups of people that do not think so. I have been told by certain people that if we were a sovereign country, Montreal would be better off. I tell them to go ahead and keep thinking it. I have said to them that the federal system has never hampered the Port of Montreal.

[Translation]

That is rubbish. It is not true.

[English]

When I give those facts, I have even had the Bloc Québécois come to see me. I am asked the same questions and I say no.

[Translation]

It is there, and it is growing.

[English]

What is the problem? We even have had the dilemma of me having to personally go to the U.S. in 1976 to talk to importers and exporters. They were being told not to use Montreal, that Quebec would be separating, and that they speak only French. I had to tell Americans that we were okay. Some people think that, but I do not think that and neither does my board.

Over the years we have stated our case. We have had disappointments but we have carried on. We are happy. We are successful. We would like to have more freedom.

You were asking about how we invest our money. Under the new law, as you know, the pension fund we now manage is our pension fund and we can invest it as we wish. However, the Canada Marine Act limits us as to how we can invest the monies generated from our profits, the \$100 million that we have. They money is basically in bonds, which is okay. It is safe and secure, but we are not taking full advantage of that commercial aspect.

Another irritant is that we have to pay the rental costs for customs. We pay \$450,000 a year for the customs offices. Why should we pay? The RCMP in our building pay us rent

Le CP a signé une entente de 25 ans avec Hapag-Lloyd et avec les autres grandes compagnies maritimes qui desservent Montréal. Bien entendu, un contrat peut toujours être résilié, mais ces entreprises n'ont pas mis tous ces gens, tout cet équipement, toute cette infrastructure en place si elles veulent disparaître du port de Montréal. L'arrière-pays demeurera et continuera de progresser.

Le sénateur Munson : Pensez-vous que le port de Montréal obtient une part équitable de l'attention politique? Les jeux de coulisse et de politique sont le fait de tous les gouvernements et de tous les temps, que ce soit à Halifax, Vancouver, Québec ou Montréal.

M. Taddeo : Je le suis, et mon conseil l'est également. Nous ne nous sommes jamais plaints. Nous avons toujours annoncé clairement nos couleurs et nous avons vécu avec ce que cela supposait et nous avons apporté les correctifs nécessaires. Toutefois, il y a certains groupes de personnes qui ne pensent pas de la même manière. Certains m'ont dit que si nous étions un pays souverain, Montréal serait mieux nantie. Je leur dis allez-y, continuez d'y penser. Je leur dis aussi que le système fédéral n'a jamais nui au port de Montréal.

[Français]

C'est de la foutaise. Ce n'est pas vrai.

[Traduction]

Même des représentants du Bloc québécois sont venus me voir à ce propos. On me pose la même question et je réponds non.

[Français]

C'est là, et ça continue à croître.

[Traduction]

Quel est le problème? Il a même fallu que je me rende aux États-Unis en 1976 pour parler aux importateurs et aux exportateurs. On leur disait de ne pas utiliser le port de Montréal, que le Québec allait peut-être se séparer, et qu'ils ne devraient parler que français. J'ai dû répéter aux Américains que tout cela était tout à fait acceptable. Certains pensent ainsi, mais je ne le crois pas et mon conseil ne le croit pas non plus.

Au fil des ans, nous avons toujours respecté notre plan. Nous avons eu des déceptions, mais nous avons continué. Nous sommes heureux. Nous connaissons du succès. Et nous aimerions avoir un peu plus de liberté.

Vous nous avez demandé comment nous investissons notre argent. En vertu de la nouvelle loi, comme vous le savez, le fonds de pension que nous gérons actuellement est notre fonds de pension et nous pouvons y investir comme nous le voulons. Toutefois, la Loi maritime du Canada nous impose des limites quant à la façon d'investir les profits, les 100 millions de dollars que nous avons. Cet argent prend surtout la forme d'obligations, ce qui est tout à fait acceptable. C'est un médium sécuritaire, mais nous ne profitons pas pleinement de cet aspect commercial.

Un autre irritant est que nous devons payer les frais de location pour les douanes. Nous payons 450 000 \$ par année pour les bureaux des douanes. Pourquoi devrions-nous payer? La GRC

but for customs they threw the law at me. I objected but someone in the Ottawa said that we have to provide a facility and pay for it.

We pay for the maintenance dredging into the Port of Montreal. We argued against that until we were blue in the face. Every year we have to dredge between Quebec City and Montreal. It is silt. Trois-Rivières does not pay, Sorel does not pay, Bécancour does not pay, and Quebec City does not pay.

[Translation]

But we pay \$50,000 a year in Montreal.

[English]

That is \$1 million right there. The fact that we now pay on gross revenue charges instead of dividends costs us another \$300,000 or \$400,000 a year. Now we are up to \$1.2 million and we pay it.

These are irritants, but that is reality and that is our contribution, as I tell our board, as a good corporate citizen. We will live with it, although it is not fair. We were told categorically by Transport Canada that we have to pay. We deepened the channel at our expense. It cost us \$9.2 million to deepen the channel from 36 feet to 37 feet. My board said that we would have a loss and then the minister would have to come in. I said no. To get to our infrastructure that we built, which cost \$425 million, we need to have that channel. The shipping lines committed to building wider ships in order to come to Montreal. We amortized the cost over 25 years.

Those are steps we have to do. We have to be innovative. I am proud to say that the federalist system never really injured us. That is why I am a proud Canadian and a proud federalist. There have been arguments along the way, but that is Canada. We have to argue a bit.

The Chairman: Are there any other questions, senators? The presentation was quite clear.

[Translation]

The Chairman: Mr. Taddeo, we would like to thank you for appearing and for your enthusiasm.

Mr. Taddeo: The pleasure was mine.

The Chairman: We will be travelling to Montreal as soon as possible to see what you are telling us.

Mr. Taddeo: I made the invitation through Senator Mercer. We will be pleased to give you a tour of the port and to show you our model and the infrastructure.

In closing, I would like to talk about the myths because a number of Montrealers are here this evening.

qui occupe notre immeuble nous verse un loyer, mais dans le cas des douanes, on m'a cité la loi. Je m'y suis opposé, mais quelqu'un à Ottawa a dit que nous devions fournir des locaux et les payer.

Nous payons pour le dragage d'entretien du port de Montréal. Nous nous sommes opposés à une telle pratique, mais en vain. Chaque année nous devons draguer entre Québec et Montréal. Il y a de la vase. Trois-Rivières ne paie rien. Sorel ne paie rien. Bécancour ne paie rien et Québec ne paie rien.

[Français]

Mais à Montréal, on paie 500 000 \$ par année.

[Traduction]

Cela représente un million de dollars. Le fait que nous payons des frais à partir de revenus bruts plutôt qu'à partir des dividendes représente un supplément de 300 000 \$ à 400 000 \$ par année. Nous en sommes donc à 1,2 million de dollars, et nous payons.

Ce sont des irritants, mais telle est la réalité et c'est là notre contribution, comme je le répète à notre conseil, ce que nous devons verser à titre de bons citoyens corporatifs. Nous pouvons vivre avec cela, bien que ce ne soit pas équitable. Transport Canada nous a dit de manière très catégorique que nous devions payer. Nous avons approfondi le chenal à nos frais. Cela nous a coûté 9,2 millions de dollars pour passer de 36 à 37 pieds. Mon conseil m'a dit que nous allions encourir une perte et que le ministre devrait intervenir. J'ai dit non. Pour que l'on puisse rendre à l'infrastructure que nous avons érigée, qui nous a coûté 425 millions de dollars, il nous faut ce chenal. Les compagnies maritimes se sont engagées à construire des navires plus larges afin de venir à Montréal. Nous avons amorti le coût sur une période de 25 ans.

Ce sont des choses que nous devons faire. Nous devons faire preuve d'innovation. Et je suis fier de dire que le système fédéral ne nous a jamais véritablement nui. C'est pourquoi je suis un fier Canadien et un fier fédéraliste. Il y a eu des dissensions en cours de route, mais tel est le Canada. Nous devons nous défendre un peu.

Le président : Les sénateurs ont-ils d'autres questions à poser? L'exposé était très clair.

[Français]

La présidente : Monsieur Taddeo, nous aimerions vous remercier de votre comparution et de votre enthousiasme.

M. Taddeo : Le plaisir fut pour moi.

La présidente : Nous nous rendrons à Montréal le plus rapidement possible afin de constater ce que vous nous dites.

M. Taddeo : J'ai lancé l'invitation par l'entremise du sénateur Mercer. Il nous fera plaisir de vous faire visiter le port et de vous montrer notre maquette et l'infrastructure.

En terminant, j'aimerais parler des mythes, car plusieurs Montréalais sont ici ce soir.

[English]

Please let me go over the myths. I made a speech two years ago at the Chamber of Commerce and I talked about the myths of the Port of Montreal. In French, the myth is about "boules à mites" — mothballs. We had a canister of peppermint candies that looked like mothballs and we gave one to each of the 100 people attending as they arrived.

The first claim is that the St. Lawrence Seaway would kill the Port of Montreal. When the system was centralized in 1936, the National Harbour Board was taking power out of our hands and the port survived. Then the seaway was built and the Board of Trade and the Chamber of Commerce said that that would kill the Port of Montreal, that the ships would bypass it, which has not happened. Then the deregulation I talked about happened, and the megacontainer ships began, starting with 1,000 TEU ships. We were told to forget it; they would have to build a terminal in Halifax.

With respect to navigation on the St. Lawrence and the St. Lawrence Seaway, people confuse us all the time. They tell me in the winter and think that we are sitting on our hands doing nothing, that the port is closed. No, I just gave up the gold-headed cane. It is a tradition. It means that the port is open.

The Port of Montreal and the old port are different things. We are feeling a lot of pressure to give up port infrastructure in the inner harbour. I understand we must collaborate, but I am being accused of being too tenacious, obstinate and close-minded. We have a mission. There is business on Bickerdike Basin. We spent \$15 million to upgrade that terminal. Oceanex spent \$60 million and for the kind of ship that can fit in that basin. Empire Stevedoring spent \$4 million to build cranes to fit into that terminal.

The shipping industry is a vestige of the old economy. I think I have indicated that we are not. We do not care about security. It is not true that we have absolute power, that we can do what we want, when we want and how we want.

After the Senate came out with the report, we had a big press conference. The media said, "Don't tell us you cannot do anything about organized crime on the port." Come on. I told them we do not have investigative powers. It is not our job. It is the policemen's job, and we give them the tools to ensure they can do their job properly.

Then people think we are a burden on the taxpayers. That is still a myth. To this day, the politicians in Montreal believe that myth.

[Traduction]

Permettez-moi de parler des mythes. J'ai prononcé devant la Chambre de commerce, il y a deux, une allocution dans laquelle j'ai parlé des mythes concernant le port de Montréal. En français, le mot mythe — qui se prononce de la même manière mais qui s'écrit différemment — est utilisé dans l'expression « boules à mites » — mothballs. Nous avions une boîte de bonbons à la menthe qui ressemblaient à des boules à mites et nous en avons donné un à chacune des 800 personnes qui se sont présentées.

Le premier mythe est que la Voie maritime du Saint-Laurent allait tuer le port de Montréal. Lorsque le système a été centralisé en 1936, le Conseil des ports nationaux nous a retiré notre pouvoir et le port a survécu. Par la suite, la Voie maritime du Saint-Laurent a été aménagée et la Chambre de commerce nous a dit qu'elle tuerait le port de Montréal, que les navires ne s'y arrêteraient plus, ce qui ne s'est pas produit. Puis, il y a eu la déréglementation dont je vous ai parlé et les méga porte-conteneurs ont commencé à faire leur apparition, ceux qui pouvaient transporter un minimum de 1 000 E.V.P. On nous a alors dit d'oublier tout cela et qu'il faudrait construire un terminal à Halifax.

En ce qui a trait à la navigation sur le Saint-Laurent et à la Voie maritime du Saint-Laurent, les gens se trompent toujours. Ils me voient en hiver et pensent que nous ne faisons rien, que le port est fermé. Non, je viens tout juste de remettre la Canne à pommeau d'or. C'est une tradition, et cela signifie que le port est ouvert.

Le port de Montréal et le vieux port sont des choses fort différentes. Nous faisons face à de nombreuses pressions pour abandonner l'infrastructure portuaire du port intérieur. Je crois comprendre que nous devons collaborer, mais on m'accuse d'être trop tenace, obstiné et étroit d'esprit. Nous avons une mission. Il y a des affaires à faire dans le bassin Bickerdike où nous avons dépensé 15 millions de dollars pour améliorer le terminal. Oceanex a dépensé 60 millions de dollars pour l'aménager pour les navires qui s'y rendront. Empire Stevedoring a dépensé quatre millions de dollars pour construire des grues adaptées à ce terminal.

L'industrie maritime est un vestige de la vieille économie. Je crois que nous l'avons indiqué, mais nous n'en faisons pas partie. Nous n'avons que faire de la sécurité. Il n'est pas vrai que nous avons des pouvoirs absolus, que nous pouvons faire ce que nous voulons quand nous le voulons et de la manière dont nous le voulons.

Lors de la publication du rapport par le Sénat, il y a eu une conférence de presse fort courue. Les médias ont dit « Ne nous dites pas que vous ne pouvez rien faire concernant le crime organisé dans le port ». Allons. Je leur ai dit que nous n'avions pas les pouvoirs de faire enquête. Ce n'est pas notre travail. C'est le travail des policiers et nous leur avons donné les outils pour qu'ils puissent faire leur travail convenablement.

Ensuite, les gens croient que nous sommes un fardeau pour les contribuables. Cela est toujours un mythe. Jusqu'à ce jour, les politiciens de Montréal y croient toujours.

[Translation]

"Mr. Taddeo, the money comes from Ottawa. What is your problem about giving us more in taxes?"

[English]

With regard to the tax, because we are not a privatized corporation, we make sure we pay the city our fair share of taxes, but not a penny more. They would like to see more.

As a matter of fact, the Federation of Canadian Municipalities is coming to Ottawa on Friday. They will be asking for more money from the federal government, which is okay. They want to be helped, and they are seeking assistance from the ports.

With respect to the competitive aspect of shipping lines in this country, at some point you reach that break-even mark. Fortunately for Montreal, with all the studies we have completed, even with the dollar increasing or decreasing, over the years we have created a confidence among the shipping lines, importers and exporters that they can come through Montreal. I cannot see that confidence in our reliability disappearing.

These people are signing confidential and long-term contracts. That is why I am so confident, optimistic and enthusiastic, not because everything is rosy. We have many challenges and stresses. We have to worry about several things, but our biggest concern right now is saturation.

I am confident about the studies we are doing and the partnership we have created with the stevedoring companies. They invest the money. The cranes in Montreal cost \$10 million each. They spend that money.

I just came back from Hamburg, and I will be going back again and then to Geneva. I talked about our incentive plan. When we introduced it, we were accused of not knowing what we were doing. At that time, I explained to Mr. Mazankowski that 50 per cent of our container business back in 1986 consisted of 5.2 million tons or 500,000 containers. Fifty per cent goes to the United States and 50 per cent goes to Canada.

Again, with all due respect to Halifax, I explained to him that traffic that goes to the United States out of Montreal will be lost to Canada. It will not go to Halifax. We showed him the facts. We spent big money completing in-depth studies with experts in the field, and we gained the confidence of the shipping lines to show us their real costs. Not the published figures, but the real costs.

[Translation]

How much does it cost you to go through Montreal, compared to New York or Baltimore?

[Français]

« Monsieur Taddeo, l'argent vient d'Ottawa. C'est quoi ton problème à nous en donner plus dans les taxes? »

[Traduction]

Pour ce qui est des taxes, nous ne sommes pas une entreprise privée, de sorte que nous nous assurons de verser à la ville notre juste part de taxes, mais rien de plus. La ville aimerait que nous en versions davantage.

En passant, les représentants de la Fédération canadienne des municipalités viennent à Ottawa vendredi. Ils demanderont davantage d'argent au gouvernement fédéral, ce qui est bien. La Fédération cherche de l'aide et demande aux ports de l'aider.

En ce qui a trait à l'aspect concurrentiel des compagnies maritimes au pays, il y a un seuil de rentabilité qu'elles doivent atteindre. Heureusement pour Montréal, et grâce à toutes les études que nous avons faites, et malgré l'augmentation de la devise américaine ou sa diminution au fil des ans, nous avons établi un climat de confiance pour les compagnies maritimes, les importateurs et les exportateurs, ce qui leur permet de venir à Montréal. Je ne saurais garantir que cette confiance existerait si notre fiabilité disparaissait.

Ces gens signent des contrats confidentiels et à long terme. C'est pourquoi je suis si confiant, optimiste et enthousiaste, et non parce que tout semble rose. Nous avons de nombreux défis à relever et ils sont sources de stress. Nous devons nous préoccuper de plusieurs choses, mais notre plus grande inquiétude actuelle est la saturation.

J'ai confiance que les études que nous faisons et que les partenariats que nous avons établis avec les compagnies de débardeurs produiront des résultats. Ces entreprises investissent de l'argent, par exemple pour les grues qui, à Montréal, coûtent dix millions de dollars chacune. C'est une dépense.

Je reviens tout juste de Hambourg et j'y retournerai, puis je me rendrai à Genève. J'ai parlé là-bas de notre plan d'incitatifs. Quand nous l'avons présenté, on nous a accusé de ne pas savoir ce que nous faisons. À l'époque, j'ai expliqué à M. Mazankowski que 50 p. 100 de nos activités de transbordement de conteneurs en 1986 étaient constituées de 5,2 millions de tonnes ou 500 000 conteneurs. Cinquante pour cent de ces conteneurs sont destinés aux États-Unis et 50 p. 100 au Canada.

Avec tout le respect que je dois à Halifax, je lui ai expliqué que ce trafic qui va aux États-Unis à partir de Montréal est perdu pour le Canada. Il n'ira pas vers Halifax. Nous lui avons montré les faits, nous avons consacré beaucoup d'argent à faire des études en profondeur avec des spécialistes du domaine et nous avons obtenu que les compagnies maritimes nous montrent leurs coûts réels. Non pas les chiffres publiés, mais les coûts réels.

[Français]

Combien il vous en coûte pour passer par Montréal, comparativement à New York ou Baltimore?

[English]

That is why I came back to the question of infrastructure. It is crucial for the success of this country. The more we can do, the faster we can do it and the better we can do it, the more we will all be winners. We are and will continue to be an exporting nation. We are a major gateway.

[Translation]

The Chairman: Thank you for your visit and à bientôt.

[English]

Senators, you have all received the letter I sent yesterday or today regarding the trip to Vancouver and Prince Rupert. Please let us know before the end of the week if you will be available during the week of March 12 so we can make arrangements.

The committee adjourned.

[Traduction]

C'est la raison pour laquelle je suis revenu à la question de l'infrastructure. Elle est essentielle pour le succès du pays. Plus nous pouvons en faire, plus nous pouvons le faire rapidement et mieux nous pouvons le faire, plus grandes seront les retombées pour nous. Nous sommes et nous continuerons d'être un pays exportateur. Nous sommes une porte d'entrée majeure.

[Français]

La présidente : Merci de votre visite et à bientôt.

[Traduction]

Sénateurs, vous avez tous reçu la lettre que je vous ai envoyée hier ou aujourd'hui concernant le voyage à Vancouver et à Prince Rupert. Veuillez nous laisser savoir d'ici la fin de la semaine si vous serez disponibles au cours de la semaine du 12 mars afin que nous puissions faire des arrangements.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Wednesday, January 31, 2007:

As an individual:

Dr. Mary Brooks, Professor, William A. Black Chair of Commerce,
Dalhousie University.

Tuesday, February 6, 2007:

Regina Regional Economic Development Authority:

Clare Kirkland, Director of Strategic Development.

Wednesday, February 7, 2007:

Port of Montreal:

Dominic J. Taddeo, President and Chief Executive Officer;
Jean-Luc Bédard, Vice-President, Operations and Harbour Master;
Robert Masson, Vice-President, Marketing and Development.

TÉMOINS

Le mercredi 31 janvier 2007 :

À titre personnel :

Mary Brooks, professeure, chaire du commerce William A. Black,
Université Dalhousie.

Le mardi 6 février 2007 :

Regina Regional Economic Development Authority :

Clare Kirkland, directeur du développement stratégique.

Le mercredi 7 février 2007 :

Port de Montréal :

Dominic J. Taddeo, président-directeur général;
Jean-Luc Bédard, vice-président, Opérations et capitaine du port;
Robert Masson, vice-président, Marketing et développement.





First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006-07

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:

The Honourable LISE BACON

Wednesday, February 14, 2007
Tuesday, February 20, 2007
Wednesday, February 21, 2007
Tuesday, February 27, 2007

Issue No. 8

Eleventh and twelfth meetings on:

The containerized freight traffic handled
by Canada's ports

First and second meetings on:

The objectives, operation and governance
of the Canadian Television Fund

APPEARING:

The Honourable Angus MacIsaac, M.P.P.,
Deputy Premier and Minister of Transportation
and Public Works, Province of Nova Scotia

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006-2007

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :

L'honorable LISE BACON

Le mercredi 14 février 2007
Le mardi 20 février 2007
Le mercredi 21 février 2007
Le mardi 27 février 2007

Fascicule n° 8

Onzième et douzième réunions concernant :

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné
par les ports du Canada

Première et deuxième réunions concernant :

Les objectifs, le fonctionnement et le mode de gouvernance
du Fonds canadien de télévision

COMPARAÎT :

L'honorable Angus MacIsaac, député provincial,
vice-premier ministre et ministre des Transports et des
Travaux publics, province de la Nouvelle-Écosse

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Champagne, P.C.	(or Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hervieux-Payette, P.C.	Munson
(or Tardif)	Phalen
Johnson	Zimmer

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Chaput substituted for that of the Honourable Senator Zimmer (*February 14, 2007*).

The name of the Honourable Senator Zimmer substituted for that of the Honourable Senator Chaput (*February 15, 2007*).

The name of the Honourable Senator Fox, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Adams (*February 20, 2007*).

The name of the Honourable Senator Adams substituted for that of the Honourable Senator Fox, P.C. (*February 20, 2007*).

The name of the Honourable Senator Fox, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Phalen (*February 26, 2007*).

The name of the Honourable Senator Phalen substituted for that of the Honourable Senator Fox, P.C. (*February 27, 2007*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Champagne, C.P.	(ou Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hervieux-Payette, C.P.	Munson
(ou Tardif)	Phalen
Johnson	Zimmer

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Chaput est substitué à celui de l'honorable sénateur Zimmer (*le 14 février 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Zimmer est substitué à celui de l'honorable sénateur Chaput (*le 15 février 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Fox, C.P., est substitué à celui de l'honorable sénateur Adams (*le 20 février 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Adams est substitué à celui de l'honorable sénateur Fox, C.P. (*le 20 février 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Fox, C.P., est substitué à celui de l'honorable sénateur Phalen (*le 26 février 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Phalen est substitué à celui de l'honorable sénateur Fox, C.P. (*le 27 février 2007*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Thursday, February 8, 2007:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Bacon, seconded by the Honourable Senator Milne:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on the objectives, operation and governance of the Canadian Television Fund, and

That the Committee submit its final report no later than June 30, 2007.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 8 février 2007 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Bacon, appuyée par l'honorable sénateur Milne,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, pour en faire rapport, les objectifs, le fonctionnement et le mode de gouvernance du Fonds canadien de télévision;

Que le Comité soumette son rapport final au plus tard le 30 juin 2007.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, February 14, 2007
(25)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:18 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Chaput, Dawson, Johnson and Mercer (5).

Other senator present: The Honourable Senator Spivak (1).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

Pulse Canada:

Lloyd Affleck, Chair;

Gordon Bacon, Chief Executive Officer;

Greg Cherewyk, Director of Market Development.

Mr. Affleck and Mr. Cherewyk each made opening statements and, together with Mr. Bacon, answered questions.

At 7:50 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, February 20, 2007
(26)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:32 a.m., in room 9, Victoria Building, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Champagne, P.C., Dawson, Eyton, Fox, P.C., Johnson, Merchant, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (11).

In attendance: From the Library of Parliament: Terrence Thomas, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 14 février 2007
(25)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 18, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Chaput, Dawson, Johnson et Mercer (5).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Spivak (1).

Également présents : De la Bibliothèque du Parlement : Allison Padova et Terrence Thomas, analystes.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit l'étude relative au trafic de fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Pulse Canada :

Lloyd Affleck, président;

Gordon Bacon, directeur général;

Greg Cherewyk, directeur du développement du marché.

MM. Affleck et Cherewyk font tous les deux une déclaration et, avec l'aide de M. Bacon, répondent aux questions.

À 19 h 50, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 20 février 2007
(26)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Champagne, C.P., Dawson, Eyton, Fox, C.P., Johnson, Merchant, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (11).

Également présent : De la Bibliothèque du Parlement : Terrence Thomas, analyste.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, February 8, 2007, the committee began its consideration of the objectives, operation and governance of the Canadian Television Fund.

WITNESSES:

Canadian Television Fund:

Douglas Barrett, Chairman of the Board;

Valerie Creighton, President;

Stéphane Cardin, Vice-President, Strategic Planning and Stakeholder Relations;

Michel Carter, Member of the Board of Directors;

Robin Mirsky, Member of the Board of Directors;

Kathy Corcoran, Director of Research.

The witnesses made an opening statement and, together, answered questions.

At 11:18 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, February 21, 2007
(27)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:18 p.m., in room 9, Victoria Building, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Champagne, P.C., Merchant, Munson, Phalen and Zimmer (6).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova and Terrence Thomas, Analysts.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

APPEARING:

The Honourable Angus MacIsaac, M.P.P., Deputy Premier and Minister of Transportation and Public Works, Province of Nova Scotia.

WITNESS:

Department of Transportation and Public Works; Nova Scotia:

David Oxner, Director, Gateway Initiative.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 8 février 2007, le comité entreprend l'examen des objectifs, du fonctionnement et du mode de gouvernance du Fonds canadien de télévision.

TÉMOINS :

Fonds canadien de télévision :

Douglas Barrett, président du conseil d'administration;

Valerie Creighton, présidente;

Stéphane Cardin, vice-président, Politique stratégique et relations avec l'industrie;

Michel Carter, membre du conseil d'administration;

Robin Mirsky, membre du conseil d'administration;

Kathy Corcoran, directrice de la recherche.

Les témoins font une déclaration et répondent tous aux questions.

À 11 h 18, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 21 février 2007
(27)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 18 dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Champagne, C.P., Merchant, Munson, Phalen et Zimmer (6).

Également présents : De la Bibliothèque du Parlement : Allison Padova et Terrence Thomas, analystes.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit l'étude relative au trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

COMPARAÎT :

L'honorable Angus MacIsaac, député provincial, vice-premier ministre et ministre des Transports et des Travaux publics, province de la Nouvelle-Écosse.

TÉMOIN :

Ministère des Transports et des Travaux publics de la Nouvelle-Écosse :

David Oxner, directeur, Initiative de la porte d'entrée.

Mr. MacIsaac made an opening statement and, together with Mr. Oxner, answered questions.

At 7:45 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, February 27, 2007
(28)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:36 a.m., in room 257, East Block, the Deputy Chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Champagne, P.C., Fox, P.C., Mercer, Munson, Tkachuk and Zimmer (7).

In attendance: From the Library of Parliament: Terrence Thomas, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, February 8, 2007, the committee continued its consideration of the objectives, operation and governance of the Canadian Television Fund.

WITNESSES:

Télé-Québec:

Michèle Fortin, President and CEO.

Association des producteurs de films et de télévision du Québec:

Vincent Leduc, Chair, Board of Directors;

Jacques Blain, Vice-Chair, Board of Directors.

Canadian Film and Television Production Association:

Scott Garvie, Member, Board of Directors;

Mario Mota, Senior Director, Broadcasting Relations and Research.

Ms. Fortin made an opening statement and answered questions.

The other witnesses made opening statements and answered questions.

At 11:12 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

M. MacIsaac fait une déclaration et, avec l'aide de M. Oxner, répond aux questions.

À 19 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 27 février 2007
(28)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 36, dans la salle 257, de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Champagne, C.P., Fox, C.P., Mercer, Munson, Tkachuk et Zimmer (7).

Également présent : De la Bibliothèque du Parlement : Terrence Thomas, analyste.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 8 février 2007, le comité poursuit l'étude des objectifs, du fonctionnement et du mode de gouvernance du Fonds canadien de télévision.

TÉMOINS :

Télé-Québec :

Michèle Fortin, présidente-directrice générale.

Association des producteurs de films et de télévision du Québec :

Vincent Leduc, président du conseil d'administration;

Jacques Blain, vice-président du conseil d'administration.

Association canadienne de production de films et de télévision :

Scott Garvie, membre du conseil d'administration;

Mario Mota, directeur principal, Relations avec les diffuseurs et recherche.

Mme Fortin fait une déclaration et répond aux questions.

Les autres témoins font une déclaration et répondent aux questions.

À 11 h 12, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, February 14, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:18 p.m. to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Today, we continue our study of containerized freight traffic. We are pleased to welcome as our witnesses from Pulse Canada: Mr. Lloyd Affleck, Chair; Mr. Gordon Bacon, CEO; and Mr. Greg Cherewyk, Director of Market Development. Welcome to our meeting and to our committee.

Lloyd Affleck, Chair, Pulse Canada: We are happy to present to you. We in the pulse industry and the trade association, Canadian Special Crops Association, rely heavily on transport. It is our major source of getting to port, both east and west. Today, we would like to explain some of our issues, our problems. Without carrying it much further, I will let Greg Cherewyk, our transportation committee director, take over. Before I do that, our executive director, Gordon Bacon, is with us also. With the three of us, we hope to be able to present to you the story that we feel needs to be considered. Thank you.

Greg Cherewyk, Director of Market Development, Pulse Canada: I appreciate the opportunity to be here today to talk to you. It being Valentine's Day, I am not sure my wife appreciates this opportunity as much as I do. I thank you, because we have rescheduled for Friday, so that buys me two days to make it up to her.

Senator Dawson: We will send her the transcript.

Mr. Cherewyk: Let us talk about the Canadian pulse industry. There is a package of presentation slides in front of you. I thought I would be able to put them up electronically, but that is okay. We will work with what we have here.

You will notice in a few cases, the map I have electronically did not print out on the handout. I apologize for that. I should be able to describe it fully as we go through the slides.

First, I will explain who we are as an industry and the crops that we represent. I will then get into, as per your request, the countries we market to, the ports we market through, as well as the mode of transport in terms of getting our product to those markets.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 14 février 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 18, pour étudier et faire rapport sur le trafic de fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Aujourd'hui, nous poursuivons l'étude du trafic de fret conteneurisé. Nous sommes heureux d'accueillir nos témoins représentant Pulse Canada : M. Lloyd Affleck, président; M. Gordon Bacon, directeur général; et M. Greg Cherewyk, directeur du développement du marché. Nous vous souhaitons la bienvenue.

Lloyd Affleck, président, Pulse Canada : Nous sommes ravis de comparaître devant le comité. L'industrie des légumineuses et l'Association canadienne des cultures spéciales dépendent largement du transport, qui constitue l'unique moyen d'expédier la marchandise d'un bout à l'autre du pays. Aujourd'hui, nous vous expliquerons quelques-uns de nos problèmes. Sans poursuivre plus longuement, je vais céder la parole à M. Greg Cherewyk, notre directeur du comité des transports, mais d'abord, je tiens également à souligner la présence de notre directeur général, M. Gordon Bacon. À nous trois, nous espérons pouvoir vous expliquer la question qui, selon nous, doit être étudiée. Merci.

Greg Cherewyk, directeur du développement du marché, Pulse Canada : Je vous suis reconnaissant de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui. Puisque c'est la Saint-Valentin, je doute que mon épouse soit de mon avis. Je vous remercie d'avoir reporté la prochaine séance à vendredi car cela me laisse deux jours pour me racheter auprès d'elle.

Le sénateur Dawson : Nous lui enverrons un exemplaire de la transcription.

M. Cherewyk : Parlons maintenant de l'industrie canadienne des légumineuses. Vous avez devant vous les diapositives de l'exposé. Je croyais pouvoir les convertir en format électronique, mais ce n'est pas plus grave. Nous nous débrouillerons avec ce que nous avons.

Vous remarquerez que parfois, la carte électronique n'a pas imprimé sur le document. Veuillez m'en excuser. Je devrais pouvoir vous la décrire en entier au fur et à mesure.

Tout d'abord, je vais vous expliquer l'industrie et ses cultures. À votre demande, je vous présenterai les pays où nous exportons, les ports par lesquels nous transitons nos marchandises et le moyen de transport que nous utilisons pour expédier nos produits dans ces marchés.

Then I will explain some of the challenges faced by the industry and what we are doing as an industry and industry association to address those challenges and opportunities; including the roles we see for government in addressing those challenges and opportunities as well.

We are a non-profit national industry association that represents approximately 35,000 growers of pulses from the provinces of Alberta, Saskatchewan, Manitoba and Ontario. We also represent the trade and the processors and exporters of those products — located everywhere from Vancouver through to Quebec — who are members of the Canadian Special Crops Association. We also consider the Government of Canada, particularly Agriculture and Agri-Food Canada, a major stakeholder in our organization as we receive considerable support from them to run some of our programs, which I will be talking about today.

Slide 2 on page 1 shows pulses are, by definition, the dried seeds of an edible legume plant, including peas, lentils, chickpeas and beans.

If you refer to slide 3, you will see that pulse production in Canada has dramatically increased since the early 1990s. The only blip you see in 2002-03 is related to a drought we experienced over the course of two years, which had a major impact on seeded acreage as well as overall production. The trend line is a steady increase to the point we are at today, in 2006. This increase has led us to become the largest producer and exporter of peas and lentils in the world and a leader in the production of chickpeas and beans.

I will explain the details of our industry that are relevant to our discussion today. We are talking about four crops — peas, beans, lentils, and chickpeas — but within each crop there are a number of different types of product. That is relevant because when we are talking about containerized freight, it means this industry relies heavily on the ability to ship small lots to various countries around the world.

On slide 4 you will see there are ten different types of beans grown in this country. Beans are grown primarily in Manitoba and Ontario and a small amount are grown under irrigation in Alberta. These beans are destined for various markets around the world and make their home in some 100 different countries.

Turning to slide 5, you will see this is also the case for peas. There are five different types of peas grown in Canada, all with different markets and end uses that include both human food as well as animal feed.

Slide 6 shows there are six different types of lentils grown in this country. There are very distinct markets and buyers in different areas of the world for each type of lentil.

In slide 7, you will see there are two different types of chickpeas. The same goes for chickpeas with different customers and markets.

J'expliquerai ensuite quelques-uns des défis auxquels est confrontée l'industrie et les mesures que nous prenons, en tant qu'industrie et association, pour relever ces défis et saisir les occasions qui s'offrent à nous, et ce, tout en tenant compte des rôles que doit assumer, selon nous, le gouvernement à cet égard.

Nous sommes une association industrielle nationale à but non lucratif qui représente environ 35 000 producteurs de légumineuses en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba et en Ontario. Nous représentons aussi les fournisseurs, les entreprises de transformation et les exportateurs membres de l'Association canadienne des cultures spéciales de partout au Canada. Nous estimons également que le gouvernement du Canada, plus particulièrement Agriculture et Agroalimentaire Canada, joue un rôle clé dans notre organisation puisqu'il nous offre un énorme soutien pour gérer certains de nos programmes, dont je vous parlerai aujourd'hui.

La deuxième diapositive de la page 1 révèle que les légumineuses, par définition, sont des graines séchées de plants de légumineuses comestibles comme des pois, des lentilles, des pois chiches et des haricots.

Si vous regardez la troisième diapositive, vous constaterez que la production des légumineuses au Canada a considérablement augmenté depuis le début des années 1990. En 2002-2003, nous avons enregistré une baisse passagère en raison d'une sécheresse qui a duré deux ans, ce qui a eu une incidence considérable sur la superficie enssemencée et la production totale. Depuis 2006, le pays connaît une hausse constante de sa production, ce qui a contribué à faire du Canada le plus grand producteur et exportateur de pois et de lentilles au monde et un chef de file dans la production de haricots et de pois chiches.

J'expliquerai les aspects de notre industrie qui présentent un intérêt pour notre discussion. Nous traitons de quatre cultures — pois, haricots, lentilles et pois chiches — qui engendrent chacune différentes variétés de produits. Cet élément est important puisqu'en matière de fret conteneurisé, l'industrie dépend largement de la capacité d'expédier des petits chargements vers divers pays du monde.

La diapositive 4 révèle que le Canada produit dix variétés de haricots, cultivées en grande partie au Manitoba et en Ontario et en plus petites quantités en condition d'irrigation en Alberta. Ces haricots sont exportés dans une centaine de pays dans le monde.

La diapositive 5 présente la situation des pois. Le Canada produit cinq variétés de pois, qui sont toutes exportées vers des marchés différents et utilisées à des fins diverses, y compris la consommation humaine ou animale.

Comme le montre la diapositive 6, le pays cultive six variétés de lentilles. Chaque variété est destinée à des marchés très distincts et vendue à des acheteurs de différentes régions dans le monde.

Dans la diapositive 7, vous constaterez que le Canada cultive deux variétés de pois chiches, qui n'ont ni les mêmes clients ni les mêmes marchés.

I will get into the different markets we service, some of the unique characteristics of those markets, how much we export to them, what the mode of transport is and which port is utilized in most cases.

Asia is primarily a market for peas and beans. It also holds enormous potential for feed products, particularly feed peas. The growing livestock industry, particularly in China, holds great potential for our industry. The livestock sectors in South Korea, Japan and Taiwan are also very significant. The other important characteristic to this market is it is home to one of our major competitors. China also produces beans and lentils. They are producing better quality beans at a lower price, more each year, and they are competing with us in some of our traditional markets in Europe.

Referring to slide 9 — I apologize you do not see the map. The point here is that Asia, including China, Japan, South Korea and Taiwan, represents nearly 10 per cent of our export market.

In slide 10, we are basically talking about peas and beans. Yellow peas are moved by container through the Port of Vancouver for the northeast of China. There are approximately 250,000 tonnes a year moved by container. That figure is projected to grow to anywhere between 300,000 tonnes and 400,000 tonnes.

In the case of beans, the market is primarily Japan. It is a specialty type of bean. It is a small bean grown primarily in Ontario used for paste inside various pastries. Japan is our fourth-largest market in the world in terms of dollar value for export of beans. Again, this is a containerized product through the Port of Vancouver.

Turning to slide 11, Southeast Asia is not an enormous market for the pulse industry, but is an important market for us. Quality and price have made Canada a major supplier, the dominant supplier of a snap pea to this market. This is what we would call, in the industry, a niche market for pulses. The opportunities to increase market share in this region are primarily in the areas of peas for starch, the same market that we service in China, as well as an emerging feed market in countries such as Vietnam.

Looking at slide 12, you will see that less than 1 per cent of our overall tonnage is exported to this region. I stress that it is a unique product of which we are the dominant supplier. It is a product that obtains great premiums in the marketplace as well.

Referring to slide 13, the Indian subcontinent is, without question, Canada's largest market. It is characterized by highly price-sensitive buyers of peas, lentils and chickpeas. Our main competitors in this market are France, Australia, Turkey, Myanmar and Nepal.

Je parlerai maintenant des différents marchés que nous desservons, de certaines caractéristiques propres à ces marchés, des quantités exportées, du moyen de transport utilisé et du port par lequel les marchandises transitent.

L'Asie est avant tout un marché pour les pois et les haricots. Le continent offre également d'énormes possibilités pour la culture fourragère, plus particulièrement pour les pois fourragers. La croissance que connaît l'industrie du bétail, surtout en Chine, représente un grand potentiel pour notre industrie. Les secteurs de l'élevage en Corée du Sud, au Japon et à Taïwan sont aussi très importants. L'autre grande caractéristique de ce marché est qu'il accueille l'un de nos plus grands compétiteurs. La Chine cultive aussi des haricots et des lentilles. Elle produit des haricots de meilleure qualité à un prix moindre, en plus grande quantité chaque année, et fait concurrence au Canada dans certains de ses marchés traditionnels en Europe.

Je m'excuse si la carte n'apparaît pas à la diapositive 9. Ce qu'il faut mentionner ici c'est que l'Asie, y compris la Chine, le Japon, la Corée du Sud et Taïwan, constitue près de 10 p. 100 de notre marché d'exportation.

À la diapositive 10, nous faisons essentiellement référence aux pois et aux haricots. Les pois jaunes sont expédiés dans des conteneurs par le port de Vancouver en vue d'être livrés au nord-est de la Chine. Environ 250 000 tonnes sont expédiées par conteneurs chaque année. Ce chiffre devrait augmenter pour s'établir entre 300 000 et 400 000 tonnes.

Le Canada exporte ses haricots principalement au Japon. Il s'agit d'une variété spécialisée. C'est un petit haricot cultivé surtout en Ontario et utilisé comme épaississant dans diverses pâtisseries. Le Japon est notre quatrième plus grand marché dans le monde sur le plan financier pour l'exportation des haricots. Il s'agit ici aussi d'un produit expédié par conteneurs via le port de Vancouver.

Si vous prenez la diapositive 11, l'Asie du Sud-Est n'est pas un énorme marché pour l'industrie des légumineuses mais est un important marché pour le Canada. La qualité et le prix de ses produits ont fait du Canada un fournisseur qui occupe une place dominante dans le marché des pois mange-tout. C'est ce que nous appelons, dans l'industrie, un créneau pour les légumineuses. Les possibilités d'accroître sa part du marché dans cette région sont surtout dans l'utilisation des pois dans la fabrication de fécule, le même marché que nous desservons en Chine, de même que dans la culture fourragère dans des pays tels que le Vietnam.

Si vous prenez la diapositive 12, vous constaterez que moins de 1 p. 100 de notre tonnage total est exporté vers cette région. Je tiens à souligner que c'est un produit unique pour lequel nous sommes le fournisseur dominant. C'est aussi un produit vendu à prix élevé sur le marché.

Si vous prenez la diapositive 13, le sous-continent indien est sans conteste le plus important marché du Canada. Il se compose d'acheteurs de pois, de lentilles et de pois chiches qui sont très sensibles aux prix. Nos principaux concurrents dans ce marché sont la France, l'Australie, la Turquie, Myanmar et le Népal.

Slide 14 shows, in terms of tonnage, that this region represents 35 per cent of Canadian exports of pulses. Last year, up until the end of November, we exported over a million tonnes of these products to the Indian subcontinent.

Referring to slide 15, you will see that 45 per cent of our total pea exports ends up in this region. The unique part of this country is that this is one of our major bulk markets, so bulk peas through the Port of Vancouver to India make up the overwhelming majority of the pea exports. In terms of lentils and chick peas, however, these are containerized shipments that also move through the Port of Vancouver.

Slide 16 shows that the Middle East-North Africa region is a key market primarily for Canadian lentils. It is highly competitive and price conscious, and it represents a great potential for a growing part of our industry. Canada is the dominant world player in green lentils, but we have an emerging industry in red lentils. We are just an emerging player, not dominant in the area of red lentils as yet, but the Middle East-North Africa region holds great potential for this product.

Slide 17 and slide 18 focus primarily on the Middle East, which is about 7 per cent of our export market in terms of tonnage. It is primarily a market for lentils and chick peas. The major markets there are Turkey and the United Arab Emirates. The product is shipped with an end destination being listed as Dubai, but that product is then transshipped, split and moved into other countries, such as Iraq, Iran, Kuwait and others within the region. Again, these markets are overwhelmingly containerized markets serviced through the Port of Montreal.

Slide 19 refers to North Africa; the major market within this region is Algeria. Depending on the year, Algeria is our number one or number two market for lentils. This region absorbs 15 per cent of our total lentil exports. It is also a fairly significant buyer of chick peas.

In terms of Europe, slide 20, Canada has a well-established market base in this region. Nearly 30 per cent of all Canadian pulse exports are destined for Europe. It is a traditional market. It has demands for high-quality, safe products with increasing demands for traceability. This is a significant point that we will come back to later. One of the unique characteristics about Europe for us is that it is a market for each one of our pulses, including feed peas.

If you refer to slide 21, you will see that between 20 per cent and 40 per cent of pulse exports, depending on the crop type, are destined for Europe. The majority of peas headed to Europe are in the form of feed. Those will be bulk shipments. Some of those move through the Port of Churchill or Thunder Bay. This is destined primarily for Spain and some parts of the northern Europe, where feed peas are recognized as the mainstream feed ingredient.

La diapositive 14 montre que cette région représente, en termes de tonnage, 35 p. 100 des exportations de légumineuses du Canada. À la fin de novembre de l'année dernière, nous avons exporté plus d'un million de tonnes de ces produits au sous-continent indien.

La diapositive 15 illustre que cette région reçoit 45 p. 100 de nos exportations totales de pois. Ce qu'il y a de particulier avec ce pays, c'est qu'il est l'un de nos plus importants marchés de vrac. Les frets de pois en vrac en direction de l'Inde qui transitent par le port de Vancouver constituent la vaste majorité des exportations de pois au pays. Pour ce qui est des lentilles et des pois chiches cependant, ils sont acheminés dans des frets conteneurisés qui transitent par le port de Vancouver.

La diapositive 16 révèle que le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord représentent un marché de premier plan pour les lentilles du Canada. Le marché est hautement concurrentiel et sensible au prix, et offre de grandes possibilités pour un secteur croissant de notre industrie. Le Canada domine la scène mondiale sur le marché des lentilles vertes, mais son industrie des lentilles rouges est naissante. Nous sommes une industrie émergente qui ne domine pas dans le secteur des lentilles rouges pour l'instant, mais les régions du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord offrent d'énormes possibilités pour ce produit.

Les diapositives 17 et 18 mettent essentiellement l'accent sur le Moyen-Orient, qui constitue environ 7 p. 100 de notre marché d'exportation sur le plan du tonnage. C'est surtout un marché pour les lentilles et les pois chiches. Les principaux marchés sont la Turquie et les Émirats arabes unis. Les frets sont expédiés vers Dubaï, où ils sont transbordés et divisés pour ensuite être acheminés dans d'autres pays, tels que l'Iraq, l'Iran, le Koweït et d'autres nations de la région. Ces marchés reposent massivement sur les frets conteneurisés qui transitent par le port de Montréal.

La diapositive 19 renvoie à l'Afrique du Nord. Le principal marché dans cette région est l'Algérie. Selon les années, l'Algérie est notre premier ou deuxième marché en importance pour les lentilles. Cette région absorbe 15 p. 100 de l'ensemble de nos exportations de lentilles et est aussi un acheteur non négligeable de pois chiches.

La diapositive 20 révèle que le Canada a des marchés bien établis en Europe. Près de 30 p. 100 de toutes les exportations canadiennes de légumineuses sont destinées à l'Europe. C'est un marché traditionnel qui exige des produits sûrs de haute qualité et, de plus en plus, la mise en place d'un système de traçabilité. C'est un point important sur lequel nous reviendrons plus tard. L'une des caractéristiques propres au marché européen est que nous y exportons toutes nos variétés de légumineuses, y compris les pois fourragers.

Si vous prenez la diapositive 21, vous constaterez que de 20 à 40 p. 100 des exportations de légumineuses, selon la variété, sont destinées à l'Europe. La majorité des pois exportés vers l'Europe sont des pois fourragers, qui sont acheminés en vrac. Certains de ces frets transitent par le port de Churchill ou de Thunder Bay. Ils sont en grande partie expédiés vers l'Espagne et certaines régions de l'Europe du Nord, où le pois fourrager est reconnu pour être l'ingrédient le plus couramment utilisé dans les fourrages.

Slide 22 refers to South America. Our price-value relationship in Canada has allowed us to establish a majority of the market share. In many cases, in countries such as Ecuador, Colombia, Brazil and Argentina, we are the number one supplier, with almost 100 per cent of the market share. The only real threat to this market share for us is the aggressive pursuit of free trade agreements by the United States.

Slide 23 shows that South America represents about 7 per cent of our overall export tonnages. The only bulk markets in this region are Colombia and Venezuela. Those are serviced through the Port of Vancouver. The rest of the products destined for South America are exported by container through the Port of Vancouver.

Mexico and Central America, in slide 24, is an important region for Canada in terms of pulse and special crops, and the importance is increasing as we look forward to January 1, 2008. The significance of that date is that a NAFTA quota for beans, one of the only quotas remaining under NAFTA for agriculture and food products, will be eliminated entirely. Prior to this point, Canada had a small share of the bean market — it was limited to roughly 3 per cent. The lion's share of the market was given to the United States. On January 1, 2008, that quota will be eliminated, and we will be competing on a level playing field. That means our exports could potentially jump from the neighbourhood of 3,000 tonnes to 4,000 tonnes all the way up to — if we were to assume half market share — 40,000 tonnes after January 1, 2008; or perhaps more, depending on the competitive abilities of our companies.

On slide 25, you will see some of those statistics. There is a relatively stable market for exports of lentils and peas. The potential for growth is in the area of beans. Much of the product shipped from Canada through to Mexico could be bagged and moved by boxcar. Some of it may be moved through export ports and via container into Mexican sea ports as well.

That wraps up my quick overview of markets for our products around the world and the modes of transport.

As you look at slide 26, I need to stress that the containerized freight system for the pulse and special crops industry is, in fact, a need. It is not simply "nice to have"; rather, it is an absolute need for this industry. We are the world's largest supplier of pulses. We move nearly half of our overall export tonnages via container, and this percentage is growing each year. We service thousands of buyers around the world. These buyers do not have the capability to handle bulk vessel shipments, nor do the distribution channels in these countries have the ability to move bulk shipments of product.

These customers also demand more from us each and every day. They demand more in the way of food quality and food safety assurances, as well as food traceability. Everything we see

La diapositive 22 renvoie à l'Amérique. Le rapport qualité-prix qu'offre le Canada lui a permis de s'approprier une majorité de la part du marché. Dans bien des cas, nous sommes le principal fournisseur de pays tels que l'Équateur, la Colombie, le Brésil et l'Argentine, où nous détenons près de la totalité de la part du marché. Les efforts acharnés déployés par les États-Unis pour conclure des accords de libre-échange constituent la seule véritable menace à ce monopole.

La diapositive 23 montre que l'Amérique du Sud compte pour près de 7 p. 100 de la totalité des tonnages exportés. Les seuls marchés de vrac dans cette région sont la Colombie et le Venezuela. Ces pays sont desservis par le port de Vancouver. Le reste des produits exportés vers l'Amérique du Sud sont expédiés par frets conteneurisés transitant par le port de Vancouver.

Le Mexique et l'Amérique centrale, dont il est question à la diapositive 24, sont de grands importateurs de légumineuses et de cultures spéciales canadiennes et les exportations vers ces régions augmenteront à mesure que nous approcherons du 1^{er} janvier 2008. À partir de cette date, le quota sur les haricots fixé par l'ALENA, l'un des seuls quotas encore régis par l'ALENA sur les produits agricoles et alimentaires, sera aboli complètement. Avant cette date, le Canada possédait une part minime du marché des haricots, limitée à environ 3 p. 100. La part du lion était accordée aux États-Unis. À compter du 1^{er} janvier 2008, ce quota sera éliminé et nous permettra de lutter à armes égales. Nos exportations, qui se chiffrent actuellement entre 3 000 et 4 000 tonnes — en supposant que nous décrocherons la moitié du marché — pourraient grimper à 40 000 tonnes après le 1^{er} janvier 2008, ou peut-être même plus selon les capacités concurrentielles de nos entreprises.

La diapositive 25 présente quelques-unes de ces statistiques. Le marché des exportations de lentilles et de pois est relativement stable. Le potentiel de croissance se situe dans le secteur des pois. La grande majorité des produits canadiens expédiés au Mexique pourraient être ensachés et envoyés par wagons couverts. Une certaine quantité de ces produits pourrait transiter par des ports d'exportation et être acheminée dans des conteneurs jusqu'aux ports maritimes du Mexique.

Cela conclut mon bref survol des marchés mondiaux pour l'exportation de nos produits et des moyens de transport utilisés.

Si vous regardez la diapositive 26, je tiens à souligner que le système de frets conteneurisés pour l'industrie des légumineuses et des cultures spéciales est en fait une nécessité. Ce n'est pas simplement bien d'en avoir un en place, c'est absolument nécessaire. Nous sommes le plus important fournisseur de légumineuses au monde. Nous expédions près de la moitié de notre tonnage total d'exportations par conteneurs et cette proportion augmente chaque année. Nous desservons des milliers d'acheteurs dans le monde entier. Ces acheteurs n'ont pas la capacité de recevoir des cargos de marchandises en vrac et les canaux de distribution dans ces pays ne peuvent pas assurer le transport des marchandises en vrac.

Les exigences de ces clients s'intensifient de jour en jour. Ils sont plus exigeants au chapitre de l'assurance de la qualité et de la salubrité des aliments, de même qu'en matière de traçabilité des

points more and more toward identity preservation in this industry. The reality is that if this industry is to remain competitive and sustainable in the long run, we need to lead the world and be the best at offering these assurances. That means we must have an effective and efficient containerized freight system in this country.

My next point is that there is a real need for a convergence of visions between the agriculture industry in this country and the transportation industry. The Government of Canada — through the Department of Agriculture and Agri-Food Canada — and the agriculture industry in this country is driving toward product differentiation and adding value at home. The Canadian pulse industry, partnering with Agriculture and Agri-Food Canada, is investing heavily to increase the functionality of our products, increase and enhance the competitiveness of these products and, as well, look into other functional characteristics — health and nutritional aspects — of our products that will help us out-compete other nations that produce pulses. All of this means we will need to deliver on food quality and food safety, offer traceability and be able to preserve identity in this system. This points not only toward an effective and efficient containerized freight system, but also one that offers us the ability to load and seal our products at point of origin on the prairies. That is the vision of this industry.

The transportation industry in this country is clearly driving in the opposite direction. The transportation industry is offering incentives to move bulk commodities in large unit trains of 50 to 100 cars at a time. The transportation industry provides disincentives to the players in the industry that move smaller shipments. They provide disincentives in the lack of available equipment. When I say that, I mean lack of rail cars and lack of containers available to this industry. They also provide disincentives in the way of the longest transit times from points of origin on the prairies to our ports, as well as the greatest amount of schedule variability. These are facts that have been documented by the government-appointed grain monitor, the Quorum Corporation.

If we do not address this contradiction in the system, we are realistically staring at a threat to sustainability and competitiveness in the long term for the pulse and special crops industry. We at Pulse Canada believe we need to take a systems-based approach to this problem, to addressing the challenges and to identifying the opportunities.

If you refer to the challenges on slide 27, one of the best ways to illustrate this for you is to walk through a very simplified sale of product from a point in Saskatchewan to a buyer in India, indicating the choices that must be made at each step of the way, the challenges we face, the opportunities that exist and what needs to be done to address these aspects.

The first — and this is a recent, emerging challenge for our industry — is the delivery date. When a sale is negotiated, we used to be able to rely on an average shipping time of approximately

aliments. Tout laisse entrevoir une tendance de plus en plus forte vers la préservation de l'identité dans l'industrie. Le fait est que si nous voulons que l'industrie continue d'être concurrentielle et viable à long terme, nous devons être un chef de file sur la scène mondiale et les meilleurs pour offrir ces garanties. Pour ce faire, nous devons nous doter d'un système de frets conteneurisés efficace et efficient.

Mon prochain point porte sur le réel besoin de faire converger les visions du secteur agricole et de l'industrie du transport au pays. Le gouvernement du Canada, par l'entremise d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, et l'industrie agricole misent sur la différenciation des produits et l'ajout de valeur au pays. L'industrie canadienne des légumineuses, en partenariat avec Agriculture et Agroalimentaire Canada, investit massivement afin d'accroître la fonctionnalité, de rehausser la capacité concurrentielle et d'améliorer d'autres traits fonctionnels (en matière de santé et de nutrition) de nos produits afin de nous aider à damer le pion à nos concurrents. Autrement dit, nous devons réussir à offrir qualité, salubrité et traçabilité des aliments et à préserver l'identité dans ce système. Cela met en lumière non seulement la nécessité d'un système de frets conteneurisés, mais aussi un système qui nous donne la capacité de charger et de sceller nos produits à leur lieu de culture dans les Prairies. Telle est la vision de l'industrie.

L'industrie du transport au pays est clairement à l'opposé. Elle offre des mesures incitatives pour acheminer des marchandises en vrac dans des trains comportant de 50 à 100 wagons à la fois. L'industrie met en place des mesures de dissuasion pour les intervenants de l'industrie qui expédient de petites cargaisons. Ces mesures consistent en l'absence d'équipement disponible, c'est-à-dire de wagons et de conteneurs. L'industrie tente aussi de les décourager en allongeant les temps de transport des lieux de culture dans les Prairies à nos ports et en faisant varier le plus possible les horaires. Ces faits ont été étayés par Quorum Corporation, une société mandatée par le gouvernement pour surveiller la manutention et le transport du grain.

Si nous ne remédions pas à cette contradiction dans le système, la viabilité et la compétitivité à long terme de l'industrie des légumineuses et des cultures spéciales seront vraisemblablement menacées. Pulse Canada estime qu'il faut adopter une approche axée sur les systèmes pour relever les défis et cibler les possibilités.

Si vous vous reportez aux défis présentés à la diapositive 27, l'une des meilleures façons de vous décrire la situation est de parcourir les étapes d'une vente simplifiée d'un produit d'un producteur en Saskatchewan à un acheteur en Inde, en faisant ressortir les choix qui doivent être faits à chaque étape, les défis auxquels nous sommes confrontés, les possibilités qui existent et les mesures à prendre pour relever les défis et saisir les occasions.

Le premier défi, auquel est confrontée l'industrie depuis peu, est la date de livraison. Avant, quand nous négocions une vente, nous pouvions compter sur un temps d'expédition

30 days. The reality now is that 45 to 60 days is the norm, and, in some cases, that is up to three months. Buyers around the world are telling us this is absolutely unacceptable.

Yesterday, I had a call from one of our major shippers, who said that his buyers in the U.K. are now sourcing product out of Pakistan and India, primarily because of delivery dates and inconsistent and unreliable delivery of product. They are sourcing their product from third world developed countries over Canada. That is the first challenge.

The second challenge as a shipper, assuming one has been able to make that sale, is to determine whether or not to load the product at the plant or put it in a rail car and move it to a transloading facility at the port.

There are three factors one must keep in mind when making that decision. The first is the economics. Is it cheaper to load at the plant or in Vancouver? The second factor is the availability of containers. Are there containers, from past experience, available on the Prairies? One reason we are here today is to address the lack of available equipment on the Prairies. It is not so much that there are not enough containers in this country; however, it is definitely the case that there are not enough containers available for use on the Prairies.

The third factor to consider is the demands of the consumer. Do they demand identity preservation? Do they demand that that container is sealed at the plant and unsealed only at their end facility in the market to which it is being shipped?

Assuming that all those factors do not align and it has been determined the product will be transloaded in Vancouver, meaning it will be shipped by railcar to a transloading facility and then put into containers, there are a whole host of other factors to consider. In order to have a time booked at a transloading facility in Vancouver, one must first go through something called terminal authorization. A slot for the product needs to have been booked on a vessel.

Once that has been confirmed, a slot is given at the transloading facility, and only then will the railways determine if we will get our car allocation — the number of cars we will need to move our product to the port stuffing facility. All these decisions must be made based on a wide range of unknowns. There is much uncertainty and variability in that schedule, yet very narrow time frames still must be met in terms of stuffing containers at the port and getting those containers on to a vessel that is waiting.

Assuming we have been able to make that estimate, that we have our vessel slots allocated, our stuffing facility booked and waiting for our product, the next challenge we face is the actual allocation of railcars from the railway.

moyen d'environ 30 jours. À l'heure actuelle, le temps normal d'expédition est de 40 à 60 jours et, dans certains cas, peut aller jusqu'à trois mois. Des acheteurs dans le monde entier nous disent que ce délai est absolument inacceptable.

Hier, l'un de nos principaux expéditeurs m'a téléphoné pour m'informer que ses acheteurs au Royaume-Uni s'approvisionnent désormais au Pakistan et en Inde, principalement en raison de l'irrégularité et du manque de fiabilité de la livraison des produits. Ils préfèrent des pays du tiers monde au Canada pour se procurer leurs produits. Il s'agit là du premier défi à relever.

Le deuxième défi pour l'expéditeur, à supposer que la vente ait été conclue, est de décider de charger le produit à l'usine ou de l'entreposer dans un wagon et de l'acheminer à une installation de transbordement au port.

Il faut tenir compte de trois facteurs pour prendre cette décision. Le premier est d'ordre économique. Est-ce moins coûteux de charger le produit à l'usine ou à Vancouver? Le deuxième facteur à considérer est la disponibilité des conteneurs. Par expérience, des conteneurs sont-ils disponibles dans les Prairies? L'une des raisons de notre présence aujourd'hui est de pallier le manque d'équipement disponible dans les Prairies. Ce n'est pas tant qu'il manque de conteneurs au pays mais plutôt qu'il n'y en a pas suffisamment de disponibles dans les Prairies.

Les exigences des consommateurs constituent le troisième facteur à considérer. Demandent-ils la préservation de l'identité? Exigent-ils que le conteneur soit scellé à l'usine et seulement descellé à sa destination finale?

À supposer que tous ces facteurs n'entrent pas en ligne de compte et qu'il ait été déterminé que le produit sera transbordé à Vancouver, ce qui veut dire qu'il sera expédié dans un wagon à une installation de transbordement pour être ensuite mis dans des conteneurs, il y a toute une série d'autres facteurs à examiner. Pour réserver un créneau à une installation de transbordement à Vancouver, il faut d'abord obtenir une autorisation de la part d'un exploitant de terminal. Un créneau pour le transbordement du produit doit avoir été réservé sur un navire.

Une fois que cela a été confirmé, un créneau est fixé avec l'installation de transbordement. C'est seulement à ce moment-là que les sociétés ferroviaires détermineront l'attribution des wagons — le nombre de wagons nécessaires pour expédier notre produit à l'installation d'emportage du port. Toutes ces décisions doivent être prises en tenant compte d'un vaste ensemble d'impondérables. Ce calendrier est très incertain et très variable bien que les délais d'exécution pour l'emportage des conteneurs au port et le chargement des conteneurs à bord du navire demeurent très serrés.

En admettant que nous avons pu évaluer le délai d'expédition, que nos créneaux ont été assignés, que l'installation de transbordement a été réservée et attend notre produit, le prochain défi à relever est l'attribution de wagons par la société ferroviaire.

Our industry, in the last four to five months, has received 10 per cent to 20 per cent of their requested cars. This is an industry that is trying to service the needs of its buyers around the world and being allocated 10 per cent to 20 per cent of its cars.

The large grain terminals recently reported, through the Western Grain Elevator Association — these are the big, high through-put elevators that move 50 cars to 100 cars at a time — that they were only receiving 75 per cent of allocated cars — not requested, but what the railways decided to allocate. They were only receiving 75 per cent of those. If terminals of that size were only receiving 75 per cent of allocations, you can imagine what has been happening to a small industry, such as the pulse and special crops industry.

Assuming we get some of the cars that we have requested at our plant to load our product en route to Vancouver, the next problem is the condition of those cars when they arrive. This is something that surprised me quite a bit. The reality is that these cars arrive at any given time of the day. The shippers must have extra staff on hand to clean them because they are still coated with the other export product that has been stuck inside. They have doors, hatches, hinges and latches that are broken, which will not allow them to close, yet we are given one day to fill them with the product and get them to the port before we start to incur demurrage or extra fees.

Not only must we have extra staff on hand to clean and service these cars, but also we must do it in a narrow time frame or else incur extra costs.

Let us assume we have been able to pull this off, seal the car, put our product in it in a condition that is acceptable to get it to that transloading facility in Vancouver. We now hit the next problem for this industry, and I mentioned it before: transit time. Quorum Corporation, the grain monitors, noted that the transit time for pulses and special crops was, on average, 16 days. The average for board grains and canola was 11 days and 9 days respectively.

Even more of a concern than this is the variability in that transit time. Shippers will tell us if we give them a consistent transit time, they can work with that and make estimates based on consistency. The key factor is variability. That is, again, the area in which the pulse and special crops industry has the worse record. Sixteen days of average transit time, plus eight days of standard deviation, meaning that our cars could either arrive in Vancouver in eight days or in 24 days. Mind you, we had to have our transloading facility time slot booked as well as our vessel. With that amount of variability, we operate with many unknowns.

Let us assume that those railcars arrive at a transloading stuffing facility in Vancouver. If they do not arrive because of variability in that schedule — say they arrive in the 24 days

Au cours des quatre ou cinq derniers mois, notre industrie a reçu de 10 à 20 p. 100 des wagons qu'elle a demandés. L'industrie tente de répondre aux besoins de ses acheteurs de partout dans le monde tout en n'obtenant que de 10 à 20 p. 100 des wagons.

La Western Grain Elevator Association a déclaré récemment que les grands silos terminaux — d'énormes silos à grande capacité qui remplissent de 50 à 100 wagons à la fois — recevaient seulement les trois quarts des wagons alloués non demandés que la société ferroviaire décidait de leur attribuer. Si des silos terminaux de cette taille recevaient seulement 75 p. 100 des attributions, vous pouvez imaginer ce qui arrive à une petite industrie comme l'industrie des légumineuses et des cultures spéciales.

En supposant qu'une partie des wagons que nous avons demandés arrivent à notre installation, que nous chargeons notre produit pour l'expédier à Vancouver, le problème suivant est l'état de ces wagons à leur arrivée. C'est quelque chose qui m'a beaucoup surpris. En fait, ces wagons peuvent arriver à n'importe quel moment de la journée. Les expéditeurs doivent avoir du personnel supplémentaire à disposition pour nettoyer les wagons car ils contiennent encore des restes des autres produits d'exportation qu'ils ont transportés. Des portes, des trappes de changement, des charnières et des verrous sont cassés, les wagons ne peuvent pas être fermés et pourtant nous ne disposons que d'une journée pour les remplir si nous voulons éviter de payer des frais de surestaries.

Non seulement nous devons avoir du personnel supplémentaire à disposition pour laver et entretenir ces wagons, mais nous devons aussi le faire dans des délais très courts pour ne pas avoir des coûts supplémentaires.

Supposons que nous y arrivions, nous plombons le wagon, nous chargeons notre produit de manière acceptable pour le transporter à l'installation de transbordement à Vancouver. Apparaît ensuite le prochain problème pour cette industrie, je l'ai mentionné tout à l'heure : le temps de transit. Quorum Corporation, le surveillant du grain, a noté que le temps de transit des légumineuses et des cultures spéciales était, en moyenne, d'environ 16 jours. La moyenne pour les grains « Commission » et le canola était de 11 et 9 jours respectivement.

La variabilité de ce temps de transit est encore un plus grand problème. Les expéditeurs nous disent que si nous leur donnons un temps de transit fixe, ils pourront faire des prévisions en utilisant cette donnée. La variabilité est le facteur essentiel. C'est-à-dire, encore une fois, c'est à ce niveau que le bilan de l'industrie des légumineuses et des cultures spéciales est le pire. En considérant un temps de transit moyen de 16 jours, plus huit jours d'écart type, nos wagons pourraient mettre soit 8 jours soit 24 jours pour arriver à Vancouver. En plus, il faut que nous ayons réservé une date et une heure à l'installation de transbordement et aussi un navire. Avec tous ces facteurs de variabilité, nous fonctionnons avec beaucoup d'inconnues.

Supposons que ces wagons arrivent à l'installation d'emportage à Vancouver. S'ils n'arrivent pas dans les délais à cause de la variabilité de cet horaire, disons qu'ils mettent 24 jours pour

instead of the 16 we anticipated — the odds are that our shipment will land on top of many others and we will not have our products stuffed on time.

We get one day to unload that car. It does not matter whose fault it was that it arrived there eight days later than expected. If the stuffer cannot unload it on time, because it did not arrive at our booked time, then we start to incur demurrage.

Assuming that eventually those containers do get stuffed, we now have to contend with the fact that we likely missed the vessel we had booked. We get something called a point nine rollover, meaning we have to wait for the next available vessel. Our container, which has been sitting there loaded late, now sits there and incurs demurrage from the steamship line — yet another fee. We have incurred demurrage potentially at loading, at unloading and while waiting for a steamship line.

What is the net result of all this uncertainty, variability, unreliability and inconsistency? It is the Canadian brand. It is inconsistent and unreliable. There is no question that that is our brand in the international marketplace.

Pulse Canada and Agriculture and Agri-Food Canada have undertaken studies recently called benchmarking studies. These studies aim to determine how our product stacks up against other functions compared to the competition. When we direct research into improving our products, we need to know how we stack up against Australian lentils, for example. How does the seed coat split? What is the moisture compared to it? These are factors we need to consider. We were not asking whether transportation was an issue with these buyers, but they were offering the feedback — which, unfortunately, each one of these benchmarking studies has revealed — that transportation overshadows the performance of our product. That begs the question: Why invest into improving our products? Why invest into differentiating and enhancing the competitiveness of these products by investing in research and development if we cannot deliver the product?

Right now, our brand faces another major threat, and that is something with which you are all familiar: the CN strike. This strike comes on the heels of a disastrous fall and winter shipping season. We had many weather-related delays on the West Coast.

This strike comes only 18 months after a container trucker strike in Vancouver that halted all movements of containers for the summer and backlogged the system well into the fall and winter. With this strike coming on the heels of those two major events, we risk permanently branding ourselves as inconsistent and unreliable. Companies that reported to me in the last week that they had 10 per cent to 20 per cent of the rail cars they needed allocated over the last four months now tell me they are getting zero. This means that farmers have delivered a product they will not get paid for because the product will not move. If the product will not move, the buyers will walk on the contracts, and in the future, the growers will walk on those contracts. These are

arriver au lieu des 16 prévus, il y a beaucoup de chance que notre chargement se fera après beaucoup d'autres et l'empotage ne sera pas fait dans les délais.

Nous avons un jour pour décharger ce wagon. Il importe peu de savoir qui est responsable du retard de 8 jours. Si l'empotage n'est pas fait dans les délais, parce que notre chargement n'est pas arrivé à l'heure prévue, des frais de surestaries nous seront imposés.

Supposons que l'empotage de ces conteneurs est fait, nous devons maintenant envisager la possibilité de rater le navire que nous avons réservé, c'est-à-dire que nous devrions attendre le prochain navire disponible. Notre conteneur qui a été chargé en retard se trouve maintenant dans le port et la compagnie de navigation nous fait payer des surestaries, c'est-à-dire encore des frais supplémentaires. Des frais de surestaries peuvent nous être imposés au chargement, au déchargement et en attendant un navire.

Quel est le résultat net de toute cette incertitude, cette variabilité, cette inconsistance et ce manque de fiabilité? C'est la marque canadienne, inconsistante et non fiable. Voilà incontestablement ce qu'est notre réputation dans le marché international.

Pulse Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada ont récemment fait des études comparatives afin de déterminer la place de notre produit par rapport aux produits concurrentiels. Quand nous faisons des recherches pour améliorer nos produits, nous devons savoir comment ils se comparent aux lentilles australiennes, par exemple. Comment le tégument se dépellicule? Quelle est la différence d'humidité? Il faut tenir compte de ces facteurs. Nous n'avons pas demandé aux acheteurs si le transport était un problème, mais ils ont donné leur avis, qui a été malheureusement confirmé par toutes les études comparatives, à savoir que le transport relègue au second plan la qualité de notre produit. La question se pose donc : pourquoi investir dans l'amélioration de nos produits? Pourquoi investir dans la différenciation et dans l'amélioration des produits en investissant dans la R-D si nous ne pouvons pas livrer le produit?

À ce moment même, notre produit est confronté à une autre menace majeure, quelque chose dont vous êtes tous au courant : la grève de CN. Cette grève arrive juste après une saison automne-hiver catastrophique pour les expéditions et qui nous a coûté beaucoup de jours de retard à cause des conditions météorologiques sur la côte Ouest.

Cette grève arrive seulement 18 mois après la grève du transport des conteneurs à Vancouver qui a paralysé tous les mouvements de conteneurs en été et a créé un arriéré dans le système jusqu'en automne et en hiver. Avec cette grève juste après ces deux événements importants, notre inconsistance et notre manque de fiabilité risquent d'entacher notre réputation à jamais. Des compagnies m'ont dit la semaine dernière avoir obtenu 10 à 20 p. 100 des wagons qu'elles avaient demandés au cours des quatre derniers mois, elles me disent aujourd'hui n'en obtenir aucun. Cela veut dire que si des agriculteurs ont livré un produit, ils ne seront pas payés parce que le produit n'a pas bougé. Si le produit n'est pas transporté, les acheteurs dénonceront les

major issues for this industry. Those that try to get around it and try to establish some cash flow are actually trucking their product to Vancouver.

I heard from an exporter last week who was moving 1,500 tonnes of lentils by truck. That takes 37 trucks. This is not a sustainable alternative; it is very costly. Some of them are considering part of their long-term risk management strategy. What kind of impact will moving the product by truck have not only on the environment, but also on our provincial roads? Thirty-seven trucks as opposed to 16 rail cars. The biggest pulse industry in the world tells us that they will start to shut down their doors and lay off staff because of the transportation system. That is quite a statement.

What can we do? I will begin with what the pulse and special crops industry is proposing to do on slide 28. We need to be seen as solution providers. We will not gripe from the sidelines, demand better service and simply lobby and advocate for improvements. We are taking a proactive approach to be seen and act as solution providers for these problems.

One of the first courses of action will be to address the need for market intelligence for our industry. That means assessing worldwide-transportation trends to identify where trade flows may present opportunity for us and where we may be actually working against a current trade flow. That could mean, for example, looking at opportunities to move the product in 40-foot containers as opposed to 20-foot containers, or to identify clearly where we do not work in the system. We also need to stay on top of anything that either can cause or may lead to congestion. Whether that is a labour shortage or a weather-related delay, this office needs to keep on top of that for this industry, so that the decision makers can make decisions based on best available information. We also need data. We need to know seasonally where our products move, how much of it moves and by what mode of transport. This is information that is being demanded by the shipping lines and the railways, and it is information that this industry needs to gather.

I am happy to say that, as of a couple of days ago, we have a commitment from Statistics Canada, in the International Trade Division, to gather those statistics. They are not readily available today, but we will make our best possible effort to make them available.

We also need an action plan for ancillary charges. You heard me mention demurrage a number of times; it is a major problem for our industry. Incurring demurrage at load and unload and then waiting for vessels is adding undue cost to our industry. We need an action plan to address this problem.

contrats, et à l'avenir les agriculteurs agiront de même. Ce sont des problèmes majeurs pour l'industrie. Ceux qui essaient de contourner ce problème et avoir des rentrées de fonds expédient leurs produits par camion à Vancouver.

Un exportateur m'a dit la semaine dernière qu'il transportait par camion 1 500 tonnes de lentilles. Il faut 37 camions pour cela. Ce n'est pas une alternative durable; elle est très coûteuse. Certains d'entre eux envisagent une partie de leur stratégie de gestion du risque à long terme. Quel effet aura le transport des produits par camion non seulement sur l'environnement, mais aussi sur l'état des routes provinciales? Trente-sept camions au lieu de 16 wagons. Des sociétés de la plus grande industrie de légumineuses au monde nous annoncent qu'elles commenceront à fermer leurs portes et à licencier du personnel à cause du système de transport. C'est une déclaration très sérieuse.

Que pouvons-nous faire? Je commencerai par ce que l'industrie des légumineuses et des cultures spéciales propose de faire à la diapositive 28. Il faut que nous soyons perçus comme étant des fournisseurs de solutions. Nous n'allons pas rester les bras croisés, demander un meilleur service et simplement exercer des pressions et proposer des améliorations. Nous allons adopter une approche proactive afin d'être perçus comme des fournisseurs de solutions et agir en tant que tels pour résoudre ces problèmes.

L'une des premières mesures devrait être de répondre à la demande de renseignements commerciaux dont a besoin notre industrie. Cela veut dire évaluer les tendances du transport à l'échelle mondiale afin d'identifier le flux des échanges commerciaux qui pourraient nous offrir des opportunités et aussi savoir si nous allons actuellement à contre-courant d'un flux commercial. Cela voudrait dire, par exemple, étudier les opportunités de transporter des produits dans des conteneurs de 40 pieds au lieu de 20 pieds ou d'identifier clairement les faiblesses de notre système. Nous devons aussi suivre la situation de très près pour savoir ce qui pourrait paralyser notre industrie, que ce soit une pénurie de main-d'œuvre ou un retard dû aux conditions météorologiques, le bureau doit suivre les événements pour cette industrie, afin que les décideurs puissent prendre des décisions se fondant sur les meilleurs renseignements disponibles. Nous avons aussi besoin de données. Nous devons savoir où sont envoyés nos produits, nous devons connaître le volume des exportations et les modes de transport. Ces renseignements sont demandés par les compagnies de navigation et les compagnies ferroviaires, ce sont des renseignements que l'industrie doit recueillir.

J'ai le plaisir d'annoncer, qu'il y a quelques jours, la Division du commerce international de Statistique Canada a pris l'engagement de collecter ces statistiques. Elles ne sont pas encore disponibles, mais nous faisons notre possible pour qu'elles le soient.

Nous devons aussi élaborer un plan d'action pour les frais accessoires. Vous m'avez entendu mentionner plusieurs fois les surestaries; c'est un problème majeur pour notre industrie. Les frais de surestaries au chargement, au déchargement et en attendant les navires sont des dépenses inutiles et supplémentaires pour notre industrie. Nous devons établir un plan d'action pour résoudre ce problème.

We need to forecast demand better. We are seen as a feast and famine industry — that is, one where the service providers know what we need in the harvest time in the fall, but, apparently, do not know well enough what we need throughout the rest of the year. As an industry, we will try to coordinate ourselves and accurately forecast demand on a frequent basis, so we can address this challenge.

We will put all efforts into tracing rail cars, even if it is, at first, on a pilot-project basis, so that we know exactly where transit times are an issue, why they are an issue there and where the greatest amounts of variability are located. We need to know with absolute certainty, so that when we are searching for solutions, we know where to begin.

We need to develop an advocacy strategy. We need to know where our problems and challenges are and what solutions exist, and we need to take them to the federal government, to provincial governments, to the steamship lines, to the railways and to the freight forwarders. We need to get our challenges and opportunities in the face of these people who have the ability to effect change.

We need to conduct an infrastructure needs assessment, so that when Asia-Pacific Gateway initiative funding is made available and they consult with the industry on the best place to spend it, we have a good idea where the best place to spend it would be for the pulse industry.

We need to create a transportation committee that looks at daily problems for our industry; for example, documentation, electronic billing, tracing containers and all of the aspects that are seen as day-to-day inefficiencies. We need a forum for discussion, and we will create that committee from freight forwarders and steamship line representatives, as well as the railways. We need to organize meetings after all of this has made some headway. We need to organize meetings between key decision makers, so we can start to look for the solutions we have talked about.

Finally, for those who say that some of us in this industry — from the small-to-medium-sized export perspective — are unsophisticated, we need to address that challenge and say that we are prepared to provide training programs for our small-to-medium-size exporters to help them address challenges, capture opportunities and contribute to overall system-wide efficiencies.

On the last page of our presentation, slide 29, we address what the can government do. I believe government needs to continue to consult with industry with respect to infrastructure investment requirements. We have been consulted on the Asia-Pacific Gateway initiative funding. We know a lot of funding is being put toward the ports, but it is important to recognize it is a system-wide issue. There are inefficiencies

Nous devons faire de meilleures prévisions. Notre industrie est perçue comme ayant des hauts et des bas, c'est-à-dire, premièrement que les fournisseurs de services savent ce dont nous avons besoin à l'époque de la récolte en automne, mais, apparemment, ils ne savent pas très bien ce dont nous avons besoin durant le reste de l'année. Nous essaierons d'assurer une meilleure coordination au sein de notre industrie et de prévoir précisément et fréquemment la demande afin de relever ce défi.

Nous déploierons tous nos efforts pour tracer les wagons, même s'il faut commencer par un projet pilote, afin que nous puissions situer exactement où les temps de transit posent problème, pour quelle raison et où leur variabilité est la plus grande. Nous devons absolument avoir ces renseignements afin de savoir où nous devons commencer à chercher des solutions.

Nous devons élaborer une stratégie de défense. Nous devons savoir où se trouvent nos problèmes et nos défis et quelles sont les solutions possibles, et nous devons les présenter au gouvernement fédéral, aux gouvernements provinciaux, aux compagnies de navigation, aux compagnies ferroviaires et aux groupements de marchandises. Nous devons présenter nos défis et nos opportunités à ceux qui peuvent changer les choses.

Nous devons évaluer les besoins en infrastructure, afin que lorsque le financement de l'initiative de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique est disponible et que des consultations sont faites avec l'industrie pour savoir où cet argent servira le mieux, nous saurons où il servira le mieux en ce qui concerne l'industrie des légumineuses.

Nous devons créer un comité des transports qui étudiera les problèmes qui se posent quotidiennement à notre industrie; par exemple, la documentation, la facturation électronique, la traçabilité des conteneurs et tous les aspects qui constituent des inefficacités quotidiennes. Nous devons avoir un forum, et nous créerons ce comité avec des représentants, des groupements de marchandises et des compagnies de navigation, et aussi avec les compagnies ferroviaires. Une fois que tout cela aura été lancé, nous devons tenir des réunions. Nous devons réunir les décideurs clés afin de trouver les solutions que nous avons mentionnées.

Finalement, pour répondre à ceux qui disent que certains d'entre nous dans l'industrie, notamment les petites et moyennes entreprises d'exportation, n'ont pas d'expérience, nous devons relever ce défi et dire que nous sommes prêts à offrir des programmes de formation à nos petites et moyennes entreprises d'exportation pour les aider à relever des défis, à saisir des opportunités et à contribuer à l'efficacité globale de tout le système.

À la dernière page de notre exposé, diapositive 29, nous énonçons ce que le gouvernement peut faire. Je crois que le gouvernement doit continuer à consulter notre industrie au sujet des besoins d'investissements dans l'infrastructure. Nous avons été consultés pour ce qui est du financement de l'initiative de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique. Nous savons que beaucoup de fonds sont alloués aux ports, mais il est important de reconnaître

throughout this system that extend right into the centre of this country. If there are investments to be made to create efficiencies, they could be made beyond Vancouver.

We need government to address regulatory barriers. We need a regulatory environment that fosters competition and growth in this country. In terms of the Canada Transportation Act, we had unparalleled cooperation amongst the shipping community in this country. The forestry shippers, the mining sector, the chemical producers, the grain producers and the pulse and special crops producers all came together at the request of Transport Canada to recommend amendments to the Canada Transportation Act that would address some of the inefficiencies. We did that and we negotiated with the government in good faith back in May of 2006 and proposed a number of amendments. Some of them were slashed, some of them were modified and some were revised. There was an agreement in May 2006 to introduce amendments to the Canada Transportation Act, which would address some of the challenges the industry faces. Our fear today is that those amendments will not be made in the next rail freight bill. Our fear is that the railways have effectively lobbied for changes that will not amount to anything significant for the shippers in this country.

In terms of cabotage regulations, I understand you have heard from experts in this area, whether it be from Mr. Prentice from the University of Manitoba Transport Institute or others. For example, the grain monitor and corn corporation have pointed to archaic laws that exist under cabotage regulations, which limit the movement of containers in this country to 30 days, whereas in the United States, containers can move freely for 365 days. Apparently, these laws simply need political will. We simply need to consider harmonizing with the U.S. in the environment where there is a lack of available equipment and where we need to foster growth and innovation in this industry. We need to do everything we can to ensure that steamship lines can leave their containers on the Prairies.

Finally, we need to conduct a level of service review. I believe we all agree that small changes to a few regulations here and there are steps in the right direction, but they will not overcome the major challenges that I talked about today. We are being compared to a developing country with respect to our transportation system, and, because of it, we are losing customers. If that does not warrant a level of service review, I do not know what will.

Finally, we need to address immediate threats such as the CN strike. That will have an enormous impact on the reputation of the agriculture and food industry, our industry in particular. We need to understand that impact and ensure that these situations do not continue to limit our ability to service our

que c'est une question qui touche tout le système. Le système comporte, à tous les niveaux, des inefficacités qui s'étendent jusqu'au centre du pays. Les investissements qui doivent être faits pour créer des efficacités ne doivent pas se limiter à la région de Vancouver.

Le gouvernement doit examiner les obstacles réglementaires. Nous avons besoin d'un milieu de la réglementation qui favorise la concurrence et la croissance du pays. En ce qui concerne la Loi sur les transports au Canada, la coopération au sein du secteur de l'expédition au pays était inégale. Les expéditeurs forestiers, le secteur minier, les fabricants de produits chimiques, les producteurs de grains et les producteurs de légumineuses et de cultures spéciales se sont tous réunis à la demande de Transports Canada pour proposer des amendements à la Loi sur les transports au Canada afin de résoudre un certain nombre d'inefficacités. Nous avons fait cela et avons négocié avec le gouvernement de bonne foi en mai 2006 et proposé un certain nombre d'amendements. Certains ont été éliminés, certains modifiés et d'autres ont été révisés. Une entente a été conclue en mai 2006 pour apporter les modifications à la Loi sur les transports au Canada, des modifications qui résoudraient certains des problèmes qui se posent à l'industrie. Nous craignons aujourd'hui que ces amendements ne soient pas apportés au prochain projet de loi sur le transport ferroviaire. Nous craignons que les compagnies ferroviaires aient réussi à exercer des pressions afin que les modifications n'aient pas d'effet important sur les expéditeurs du Canada.

Je crois comprendre que vous avez entendu les témoignages de spécialistes des règlements sur le cabotage, comme celui de M. Prentice, du Transport Institute de l'Université du Manitoba, ou celui d'autres experts. Par exemple, la corporation de surveillance du maïs-grain a mis en évidence les lois archaïques qui existent dans les règlements sur le cabotage et qui limitent à une trentaine de jours le trafic des conteneurs dans notre pays alors qu'aux États-Unis, les conteneurs peuvent circuler librement pendant 365 jours. Ces lois exigent une volonté politique. Nous devons tout simplement considérer l'harmonisation de l'environnement avec les États-Unis là où l'équipement fait défaut et où le besoin de croissance et d'innovation se font ressentir dans cette industrie. Nous devons faire notre possible pour assurer que les compagnies de navigation puissent laisser leurs conteneurs dans les Prairies.

Finalement, nous devons réexaminer le niveau de service. Je crois que nous convenons tous que de petits changements apportés ici et là à quelques règlements seront un pas dans la bonne direction mais ne résoudront pas les problèmes majeurs que j'ai mentionnés aujourd'hui. Au niveau de notre système de transport, nous sommes comparés à un pays en voie de développement et ce système nous fait perdre des clients. Si cela n'est pas une raison suffisante pour réexaminer le niveau de service, je ne sais pas ce qu'il faudrait.

Finalement, nous devons faire face aux menaces immédiates telles que la grève de CN qui entachera considérablement la réputation du secteur agricole et de l'industrie alimentaire, la nôtre en particulier. Nous devons en mesurer les conséquences et s'assurer que ces situations ne continuent pas à limiter notre

customers and uphold our reputation. We need to look to the future, to contracts that will expire in the spring and to a container trucker agreement that expires this summer, to ensure that we have proactive strategies in terms of potential labour disruptions, because two more labour disruptions on the heels of the last two will kill us.

I have given you an overview of the potential future for containerized freight traffic handled at major inbound and outbound markets served by Canada's Pacific Gateway container ports, East container ports and Central container ports. I have given you a picture that tells a story about an industry that requires an effective and efficient containerized system, one that is not simply based on the movement of containers, but relies on a number of different stakeholders that impact the movement of containers.

I thank you for your time and welcome any questions.

The Chairman: Thank you very much for the information you have provided. I found on your website, in the research section, the following statement:

The Canadian pulse industry has developed a national research strategy that will support the industry to adapt to rapid changes and be proactive in leading research. The first task is expansion of research programs to provide the needed support for the Canadian pulse industry to maintain the position of leading global exporter. Further activities will involve developing and implementing a plan that proactively outlines the research needed to strengthen the industry.

What are your research initiatives on the issue of container traffic, and what is the level of consultation between the pulse industry and various stakeholders, such as provinces, railways and port authorities? Were you involved in past consultations led by Transport Canada on container traffic?

Mr. Cherewyk: Yes, we were involved in the latest consultation on containerized freight. Pulse Canada was handed the responsibility of the transportation file in the fall of 2006. Since then, the trade requested that one full-time staff person be put in charge of the transportation file, and that person is me. The first step in addressing these challenges was to determine the priority issues. There are dozens of them, but we need to get at the ones on which we can actually effect change.

In order to do that, we assembled an industry advisory group. We brought in eight of the largest shippers of pulses and special crops and a grower representative from each province. These growers and traders created a list of the priority issues with respect to transportation. We categorized them as issues simply of interest to the industry, aspects that we recognized we could not change, but that needed to be monitored and reported on;

capacité à servir le client et à sauvegarder notre réputation. Nous devons envisager l'avenir, les contrats qui vont expirer et l'entente sur les camions porte-conteneurs qui se termine cet été, pour assurer la mise en place de stratégies proactives en cas d'éventuelles interruptions de travail, parce que deux interruptions de travail de plus juste après les deux dernières anéantiront notre industrie.

Je vous ai donné un aperçu de l'avenir possible du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les port à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par les port à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du centre du Canada. Je vous ai décrit une industrie qui a besoin d'un système de transport par conteneurs efficace et efficient, d'un système qui ne repose pas seulement sur le trafic des conteneurs, mais sur un certain nombre de différents intervenants qui ont un effet sur ce trafic.

Je vous remercie de votre attention et je répondrai avec plaisir à vos questions.

La présidente : Merci beaucoup pour les renseignements que vous nous avez fournis. J'ai trouvé à la section de recherche de votre site Internet la déclaration suivante :

L'industrie canadienne des légumineuses a élaboré une stratégie nationale de recherche pour s'adapter aux changements rapides et être proactive dans la recherche. La priorité est accordée à l'élargissement des programmes de recherche visant à assurer le soutien dont a besoin l'industrie canadienne des légumineuses pour garder sa place de premier exportateur à l'échelle internationale. L'élaboration et la mise en œuvre d'un plan qui mettra en évidence proactivement la recherche nécessaire pour renforcer l'industrie entrent dans le cadre d'activités supplémentaires.

Quelles sont vos initiatives au niveau de la recherche sur le trafic par conteneurs et quel est le niveau de consultations entre l'industrie des légumineuses et les divers intervenants, tels que les provinces, les compagnies ferroviaires et les autorités portuaires? Avez-vous participé aux dernières consultations de Transports Canada sur le trafic par conteneurs?

M. Cherewyk : Oui, nous avons participé à la dernière consultation sur le fret conteneurisé. Pulse Canada a été chargée du dossier sur les transports à l'automne 2006. Depuis, les échanges commerciaux ont exigé une personne à temps plein pour s'occuper du dossier sur les transports, je suis cette personne. La première étape, pour aborder ces problèmes, était l'ordre de priorité des questions. Il y en a des douzaines, mais nous devons nous pencher sur celles qui peuvent changer la situation.

À cette fin, notre industrie a formé un groupe consultatif composé de huit représentants des plus grands expéditeurs de légumineuses et de cultures spéciales et d'un représentant des agriculteurs pour chaque province. Ces agriculteurs et ces négociants ont établi une liste des questions prioritaires au plan de transport et qui touchent des aspects de notre industrie. Des aspects que nous ne pourrions pas changer, cela nous le savons,

issues that we felt we had the ability to influence, either on our own or in cooperation with other stakeholders; and issues over which we felt we had the ability to exercise control.

Having done that, we needed to develop our end objective, that is: What do we want? We want a brand. We wanted to be considered the world leader in a reliable and consistent supply of pulses and special crops. That is our brand promise.

From there, we had to determine what we needed to do in order to achieve that. I listed some of the courses of action we need to take. We need to gather effective market intelligence, forecast demand and trace and monitor the shipments of our product, in addition to other objectives on the list I spoke about.

This all requires involvement of the other stakeholders, as you mentioned. What did we do to consult them? We have created the outline, the basis for our strategy. The demand on our staff has always been to introduce this skeleton or outline to the broadest range of stakeholders possible. This month and next, I will travel to meet with representatives of railways, steamship lines, freight forwarders, port authorities and transloading authorities. We will go over this list of objectives and determine whether I have accurately described the issues, whether I prioritized them properly, whether the action plan I have identified for achieving the targets that will lead to that brand promise is accurate, whether we can do it and whether I have missed anything. That consultation process has already begun, and it will continue at least until the end of March.

The Chairman: Container traffic in Canada is concentrated in three principle ports — Vancouver, Montreal and Halifax. Since most agri-food products transit through the Port of Vancouver, what is the anticipated impact of the Pacific Gateway Initiative with regard to the Canadian pulse industry? What is the importance of ports in Montreal and Halifax for pulse products? What share of agri-food production, and pulse production in particular, do Montreal and Halifax have?

Mr. Cherewyk: Pulse product movements through the Port of Vancouver account for almost 60 per cent of our total exports. The remaining 40 per cent of exports move out through eastern ports. Much of that leaves through the Port of Montreal. To my knowledge, very little, if anything, would leave through the Port of Halifax at this point. Halifax is located a little too far from our growing regions. The inland freight cost makes it non-competitive.

Having said that, with the projected congestion in Vancouver, moving product through the East may become an alternative in the future. We know there is available equipment there, and we know that moving product to as far as India and Southeast Asia through the Suez Canal is becoming an option. I cannot say,

mais qu'il faut surveiller et rapporter. Des questions sur lesquelles nous pensons pouvoir user de notre influence, seuls ou avec d'autres intervenants, et des questions à propos desquelles nous pensons pouvoir exercer un certain contrôle.

Ayant fait cela, nous devons fixer notre objectif ultime, c'est-à-dire : que voulons-nous? Nous voulons une image de marque. Nous voulons être considérés comme le leader mondial au niveau de la livraison fiable et constante de légumineuses et de cultures spéciales. Voilà notre objectif.

À partir de là, nous devons déterminer ce qu'il fallait faire pour atteindre cet objectif. J'ai établi une liste de mesures que nous devons prendre. Nous devons collecter des renseignements efficaces sur le marché, prévoir la demande et suivre et surveiller les expéditions de notre produit, en plus des autres objectifs de la liste dont j'ai parlé.

Cela exige la participation des autres intervenants, comme vous l'avez dit. Qu'avons-nous fait pour les consulter? Nous avons fait une ébauche, le fondement de notre stratégie. La présentation de ce cadre ou l'exposé général au plus grand nombre possible d'intervenants a toujours été une demande faite à notre personnel. Ce mois-ci ou le mois suivant, je me déplacerai pour rencontrer des représentants des compagnies ferroviaires, des compagnies de navigation, des groupements de marchandises, des autorités portuaires et des responsables du transbordement. Nous étudierons la liste des objectifs et déterminerons si j'ai bien décrit les problèmes, si je les ai mis dans le bon ordre, si le plan d'action que j'ai identifié pour atteindre les objectifs qui nous permettront d'avoir cette marque est le bon, si nous pouvons le mettre en œuvre et si j'ai oublié quelque chose. Le processus de consultation a déjà commencé et continuera au moins jusqu'à la fin du mois de mars.

La présidente : Le trafic par conteneurs au Canada est concentré dans trois ports principaux : Vancouver, Montréal et Halifax. Étant donné que la majorité des produits agroalimentaires transitent par le port de Vancouver, quel sera l'effet de l'initiative de la porte d'entrée du Pacifique sur l'industrie canadienne des légumineuses? Jusqu'à quel point les ports de Montréal et de Halifax sont-ils importants pour les légumineuses? Quelle part de la production agroalimentaire et de la production des légumineuses en particulier transite par Montréal et Halifax?

M. Cherewyk : Le transit des légumineuses par le port de Vancouver compte pour près de 60 p. 100 de la totalité de nos exportations. Les autres 40 p. 100 transitent par les ports de la côte est, la plus grande partie de ce pourcentage transite par le port de Montréal. À ma connaissance, pour le moment, il reste très peu, sinon rien, pour le port de Halifax qui est un peu trop éloigné de nos régions de culture. Les coûts de transport terrestre rendent le port de Halifax non compétitif.

Cela dit, avec l'engorgement prévu à Vancouver, le transit des produits par la côte peut être une alternative à l'avenir. Nous savons que les ports de la côte est disposent de l'équipement et aussi que le transport des produits aussi loin qu'en Inde et en Asie du Sud-Est par le canal de Suez devient une possibilité. Je ne peux

today, whether that will present a long-term option for our industry, but there is talk about product going backwards out the East Coast because it cannot move through Vancouver.

The Chairman: What is the modal share of rail, truck and water respectively for Canadian pulse products?

Mr. Cherewyk: I do not have that data.

The Chairman: Could you furnish it to us?

Mr. Bacon: For clarification, are you looking for movement to port or movement out of the country by those different modes of transport?

The Chairman: Out of the country.

Mr. Cherewyk: As I mentioned earlier, we have been discussing this with Statistics Canada. The data is not gathered that way. It is gathered by Harmonized System, HS, code. It shows us that peas were exported to India, for example. We need to go to the various port authorities to determine how many peas went through the Port of Montreal. Some of them gather that data by container and by bulk vessel, but it is not comprehensive; we have to piece it together ourselves. There are a number of different agencies and institutions that gather data. The Canadian Food Inspection Agency issues phytosanitary certificates on all product that leaves the country. From those certificates we know whether it went by bulk vessel or container. The Canadian Grain Commission grades all product that moves in bulk out of the country, so they know how much moves in bulk.

We are trying, in cooperation with Statistics Canada, to see if we can aggregate that data, so that we will know how much moves to which country month to month and by what mode. That is what the steamship lines and railways are asking of us.

Senator Mercer: I have an advantage over my colleagues in that I also sit on the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry, so I am familiar with the activities of the pulse industry from that side. I believe this is a very good news story from the agriculture side. It is when we come to the transportation side that it is not such a good news item. I look at it as the good, the bad and the ugly here. The good news is we are great producers of pulse products. The bad news is the industry is treated badly by the transportation industry, and the ugly is the fact that Canada's reputation is being damaged.

I would suggest though that, in all those slides that show Pakistan, India, Bangladesh, Latin America, South America, et cetera, if you were to ship your product to Halifax, there are containers sitting there. You may spend extra transportation time on the land, but when you got there the product would be loaded into containers, put on ships and out of there in record time. To help me prove that, how much money

pas vous dire, aujourd'hui, si c'est une option à long terme pour notre industrie, mais il est question d'expédier les produits par la côte est parce qu'ils ne peuvent pas transiter par Vancouver.

La présidente : Comment se répartit en pourcentage l'utilisation des moyens de transport, rail, camion et voie maritime pour transporter les légumineuses canadiennes?

M. Cherewyk : Je ne dispose pas de ces données.

La présidente : Pourriez-vous nous les communiquer?

M. Bacon : Voulez-vous des données sur le transport aux ports ou le transport à l'extérieur du pays par ces différents moyens de transport?

La présidente : À l'extérieur du pays.

M. Cherewyk : Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous en avons parlé avec Statistique Canada. Les données ne sont pas collectées de cette façon. Elles le sont par le Système harmonisé, SH, qui indique que des pois ont été exportés en Inde, par exemple. Pour connaître la quantité de pois qui a transité par le port de Montréal, nous devons communiquer avec les diverses autorités portuaires. Certaines recueillent ce type de renseignement par conteneurs et par expéditions en vrac par bateau, mais ces données ne sont pas exhaustives; nous devons les rassembler nous-mêmes. Un certain nombre d'organismes et d'institutions collectent les données. L'Agence canadienne de l'inspection des aliments délivre des certificats phytosanitaires pour tous les produits exportés. Ce certificat nous permet de savoir si les exportations sont faites par conteneurs ou en vrac par bateau. La commission canadienne des grains classe tous les produits expédiés en vrac à l'extérieur du pays et sait donc ce qui a été expédié en vrac.

Nous essayons, en collaboration avec Statistique Canada, de voir si nous pouvons rassembler ces données afin de connaître les quantités expédiées mensuellement, dans quel pays et par quel moyen de transport. C'est ce que nous demandent les compagnies de navigation et les compagnies ferroviaires.

Le sénateur Mercer : Le fait que je sois aussi membre du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts me donne un avantage sur mes collègues. Je suis donc au courant des activités de l'industrie des légumineuses. Je pense que c'est une très bonne nouvelle du point de vue de l'agriculture. C'est du point de vue du transport que la nouvelle n'est pas aussi bonne. Pour moi, il y a du bon, du mauvais et du méchant là-dedans. Le bon, c'est que nous sommes de grands producteurs de légumineuses. Le mauvais, c'est le mauvais traitement infligé à ce secteur par l'industrie du transport et le méchant, c'est le fait que la réputation du Canada est entachée.

Je recommanderais quand même, dans toutes ces diapositives qui montrent le Pakistan, l'Inde, le Bangladesh, l'Amérique latine, l'Amérique du Sud, et cetera, que si vous deviez expédier vos marchandises par Halifax, il y a des conteneurs dans ce port. Le transport par voie terrestre sera plus long, mais une fois à Halifax, les marchandises seront chargées dans les conteneurs, embarquées dans les bateaux et quitteront le port en un temps record. Pour

do you lose per whatever unit you measure by, as it sits waiting for that container in the Port of Vancouver?

Mr. Cherewyk: I do not have the daily demurrage rates. I could furnish you with that. It was one of the first questions I raised when I was put on this file. I attended a conference where an expert in transportation, John Vickerman, who works with TranSystems Corporation, spoke in Vancouver about the congestion on western North American ports. He spoke of how, with projected product movement into the country, the capacity of the ports could not keep up with the traffic. In that presentation, he said it has to flow out of the East, out of Halifax. The Asia-Pacific Gateway initiative should not just be about Vancouver, it should be about the impact on all ports in Canada. That is a question I asked: Will this present an opportunity for pulses? The quick answer from our industry was the inland rail freight cost to get the product to Halifax was too much and uncompetitive.

Senator Mercer: I would suggest your cost accountants have another look at that option. There is a line called China Lines, which is now calling on Halifax, that carries freight destined for Canadian Tire. Wal-Mart Canada will be coming through Halifax as well. These ships arrive with containers, and there is lots of room on the ships on their outbound journey through the Suez Canal, so I would suggest you do that.

You have said that maybe after January 1, 2008, under the new trade arrangements, that perhaps 50 per cent of the market is not out of the realm. Can you meet the demand to go to 50 per cent of the market in Mexico and Central America if the transportation problems were solved? Can you provide the product? Is there enough product being grown in Western Canada and in Ontario?

Mr. Cherewyk: Absolutely. The ultimate objective is to service this market. This holds great potential. It will become the single largest one-country market for beans if we are able to obtain at least half of that market share overnight. Are we capable of producing the quantities that are required? I believe we are.

Senator Mercer: That is in addition to what you are already shipping now. I am not talking about robbing the Asian and South Asian market to support Latin America and South America.

Mr. Cherewyk: Yes, I believe in recent years the acreage in Ontario has declined slightly because of lack of markets and competition from other crops. Manitoba has cut its acreage of edible beans in half and directed some of that into soy beans. These present opportunities for increased production of edible beans that would be destined for Mexico.

vous le prouver, quelle somme d'argent dépensez-vous par unité, telle que vous la mesurez, pendant qu'elle doit attendre dans un conteneur au port de Vancouver?

M. Cherewyk : Je n'ai pas les frais de surestaries quotidiens. Je pourrais vous les communiquer. C'est l'une des premières questions que j'ai soulevées lorsque je m'occupais du dossier. J'ai assisté à une conférence durant laquelle un spécialiste du transport, John Vickerman, qui travaille chez TranSystems Corporation, a parlé à Vancouver de l'engorgement des ports de la côte ouest de l'Amérique du Nord. Il a expliqué comment, en raison du trafic des produits prévu dans le pays, les ports n'avaient pas la capacité voulue pour absorber le trafic. Dans son exposé, il a déclaré que le trafic devait aller à la côte est, transiter par Halifax. L'initiative de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique ne devrait pas se limiter à Vancouver, elle devrait tenir compte de l'effet sur tous les ports du Canada. C'est une question que j'ai posée : Est-ce que cela va offrir une opportunité pour les légumineuses? Notre industrie a répondu rapidement que les coûts de transport ferroviaire des marchandises vers Halifax étaient trop élevés et non compétitifs.

Le sénateur Mercer : Je vous suggère de demander à vos comptables de coûts de revient de réexaminer cette option. China Lines, une compagnie de navigation, dessert aujourd'hui Halifax et apporte du fret pour Canadian Tire. Wal-Mart Canada utilisera aussi le port de Halifax. Ces bateaux arrivent avec des conteneurs et ils ont beaucoup d'espace quand ils repartent pour passer par le canal de Suez, donc je vous suggère de faire cela.

Vous avez dit que peut-être après le 1^{er} janvier 2008, en vertu de nouveaux arrangements commerciaux, la moitié du marché est de l'ordre du possible. Pouvez-vous répondre à la demande de 50 p. 100 du marché au Mexique et en Amérique centrale si les problèmes de transport sont résolus? Pouvez-vous livrer le produit? Cultive-t-on suffisamment de produits dans l'Ouest canadien et en Ontario?

M. Cherewyk : Absolument. L'objectif ultime est de desservir ce marché qui offre des possibilités énormes. Il deviendra le plus important marché pour un seul pays pour les haricots si nous pouvons accaparer au moins la moitié de la part de ce marché du jour au lendemain. Sommes-nous capables de produire les quantités demandées? Je pense que nous en sommes capables.

Le sénateur Mercer : Cela sera en sus de ce que vous exportez déjà aujourd'hui. Il ne s'agit pas de réduire les exportations vers l'Asie et l'Asie du Sud-Est pour répondre à la demande des marchés de l'Amérique latine et de l'Amérique du Sud.

M. Cherewyk : Oui, je crois que ces dernières années la superficie des récoltes en Ontario a légèrement diminué en raison du manque de marchés et de la concurrence des autres cultures. Le Manitoba a réduit la superficie consacrée à la culture des haricots pour la consommation humaine pour y cultiver du soja. Cette situation nous donne l'occasion d'accroître la production des haricots pour la consommation humaine à des fins d'exportation au Mexique.

Senator Mercer: I also believe that helps Montreal and Halifax on short sea shipping to Mexico and the east coast of South America as well. I believe you would want to keep that in mind.

I find it amazing that we have a many empty containers floating around in this country. We know there are thousands and thousands. You mentioned some numbers in relation to the number of cars you asked for and the number of cars you need. Whatever the number, it is a significant problem. In my discussions with some of the exporters, they have admitted that they lie to get what they want. They say they need 25 containers in Vancouver on a certain date, knowing full well they may get 10 and 10 may be around what they need. We have created an issue here. Is that accurate? I do not want you to say that your members lie, but one of your members has told me this. Is he or she the only one doing this?

Mr. Cherewyk: We call that risk management.

Senator Mercer: That is pretty good.

Mr. Cherewyk: It is the reality. It has magnified a problem that exists. If we are consistently under-allocated, there is some padding to the estimates. We do this in order to just get maybe 75 per cent of what we need. The reality is, when we do that, of course, there is a reaction on the part of the service providers. They know that perhaps we have overestimated what we need, so they will over book a vessel. When we actually do show up with our product they have assumed we did not need as much as we had.

Senator Mercer: I understand when that happens, when you arrive and a vessel is over booked, that it is the pulse products that get bumped because pulse products — most times — need to be repacked at the Port of Vancouver. The problem you mentioned with containers being that if you cannot close the door, the peas are going to run out no matter whether you have a good line or not. Is that true?

Mr. Cherewyk: Yes. I mean these are problems, if a vessel is overbooked and we are bumped to the next one we still incur the demurrage.

Senator Mercer: You also lose money every day that your product sits on the dock in Vancouver.

Mr. Cherewyk: Absolutely. Every day that it sits there, we are not only incurring demurrage, but we are getting further and further away from our contracted delivery date.

Senator Mercer: I would encourage you to look at the Port of Halifax. At least one of the terminals in Halifax will tell you that the product will arrive, be loaded onto the ship and out of there

Le sénateur Mercer : Je pense que cela aide également Montréal et Halifax pour le transport maritime à courte distance vers le Mexique et la côte est de l'Amérique du Sud également. Je crois que vous voudriez garder cela à l'esprit.

Je trouve étonnant que nous ayons de très nombreux conteneurs vides qui circulent dans le pays. Nous savons qu'il y en a des milliers et des milliers. Vous avez donné certains chiffres concernant le nombre de wagons que vous avez demandés et le nombre de wagons dont vous avez besoin. Quel que soit le chiffre, c'est un problème important. Dans les discussions que j'ai eues avec certains exportateurs, ils ont admis mentir pour obtenir ce dont ils avaient besoin. Ils disent avoir besoin de 25 conteneurs à Vancouver à une date donnée, sachant très bien qu'ils pourraient peut-être en avoir dix, ce qui est approximativement le nombre dont ils ont besoin. Nous avons créé un problème ici. Est-ce exact? Je ne veux pas que vous disiez que vos membres mentent, mais un de vos membres m'a dit cela. Est-ce que cette personne est la seule à le faire?

M. Cherewyk : Nous appelons cela de la gestion du risque.

Le sénateur Mercer : Elle est bien bonne.

M. Cherewyk : C'est la réalité. Cela a amplifié un problème qui existe. S'il nous arrive constamment de recevoir moins de wagons que ce que nous demandons, il y a une certaine surestimation des chiffres. Nous faisons cela uniquement pour obtenir peut-être 75 p. 100 de ce dont nous avons besoin. La réalité, c'est que lorsque nous faisons cela, il y a, évidemment, une réaction de la part des fournisseurs de services. Ils savent que nous avons peut-être surestimé nos besoins, alors ils feront de la surréservation pour un bateau. Lorsque nous nous présentons effectivement avec notre produit, ils ont supposé que nous n'avions pas besoin d'autant de capacité que nous l'avions dit.

Le sénateur Mercer : Je crois comprendre que lorsque cela arrive, lorsque vous arrivez et qu'un vaisseau a fait l'objet d'une surréservation, ce sont les produits de légumineuses à grain qui sont laissés de côté parce que les produits de légumineuses à grain — la plupart du temps — doivent être réemballés dans le port de Vancouver. Le problème que vous avez mentionné au sujet des conteneurs étant que, si vous ne pouvez pas fermer la porte, les pois vont s'échapper peu importe si vous avez une bonne ligne ou non. Est-ce exact?

M. Cherewyk : Oui. Je veux dire que ce sont des problèmes, si un navire a fait l'objet d'une surréservation et que nous sommes laissés de côté jusqu'à l'arrivée du prochain, nous devons tout de même payer les indemnités de surestaries.

Le sénateur Mercer : Vous perdez de l'argent chaque jour que votre produit dort sur un quai à Vancouver.

M. Cherewyk : Absolument. Chaque jour qu'il dort sur le quai, nous devons non seulement payer les indemnités de surestaries, mais également nous nous éloignons de plus en plus de la date de livraison stipulée dans le contrat.

Le sénateur Mercer : Je vous encouragerais à regarder du côté du port de Halifax. Au moins un terminal à Halifax vous dira que le produit arrivera, sera chargé à bord du navire sans toucher le

without touching the ground, which I believe is the way the business is supposed to work. The containers are not supposed to touch the ground; they are supposed to go from railcar to ship.

The Chairman: Of course, Senator Mercer is from Nova Scotia.

Senator Mercer: I believed they figured it out.

Senator Dawson: Now speaking from the Port of Montreal, we have Senator Dawson from Quebec. Half jokingly, because Senator Bacon asked the question, what percentage goes east and what percentage goes west of all your products? Is it a 60 per cent/40 per cent split? Is it mostly Montreal and a little bit Halifax?

Mr. Cherewyk: None of our product goes to Halifax.

Senator Dawson: What is the percentage between your train partners?

Mr. Cherewyk: I could provide that data for you. I do not have it on hand today. I know that CN reported at our last conference. I believe the figures were that we represented 6 per cent of their overall revenue for movement of agriculture products and about 10 per cent for CP. I believe those were the figures, but I will confirm those, as well as provide you with the split for our industry.

Senator Dawson: In the situation where you are being held hostage to the West Coast at 60 per cent versus 40 per cent, having more options, whether Montreal or Halifax, certainly puts you in a better situation vis-à-vis your deliveries. As you mentioned, the Suez Canal can bring you to most places in the West.

That is why we are here. When the committee began its study, one of the first questions asked was about electronic tagging to find the containers. Months ago we mentioned the fact that if we had an electronic tagging system in Canada, rather than know only that containers were out there, we could know exactly where and how many could be brought back to the West for usage. We have heard about it before and it might be part of the solution, as well as how the shippers, CN and CP, will want to share that information. That is one of the objectives we have been trying to put forward.

We are travelling to British Columbia in two weeks to look at the Pacific Gateway situation. Having two options in Canada, one on the East Coast and one on the West Coast, gives you the option of not being held hostage to a strike in either place.

The committee would like to hear your recommendations for the creation of a better and more competitive atmosphere in which you can work. When you ask what the government can do, they should consult the industry because you have recommendations in this regard. We have been told numerous times by officials in the Department of Finance Canada that there

sol, ce qui est, je crois, la manière dont cela est censé fonctionner. Les conteneurs ne sont pas censés toucher le sol; ils sont censés passer du wagon de chemin de fer au navire.

La présidente : Évidemment, le sénateur Mercer vient de la Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Mercer : Je pense qu'ils ont déduit cela.

Le sénateur Dawson : Parlant maintenant du port de Montréal, nous avons le sénateur Dawson, de Québec. Ce n'est pas tout à fait une plaisanterie parce que le sénateur Bacon a posé la question, quel pourcentage de tous vos produits va vers l'Est et quel pourcentage va vers l'Ouest? S'agit-il d'un partage 60/40? Est-ce principalement Montréal et un peu Halifax?

M. Cherewyk : Aucun de nos produits ne va à Halifax.

Le sénateur Dawson : Quel est le pourcentage entre vos partenaires de chemin de fer?

M. Cherewyk : Je pourrais vous faire parvenir ces données. Je ne les ai pas en main aujourd'hui. Je sais que le CN a fait un rapport à notre dernière conférence. Je crois que les chiffres indiquaient que nous représentions 6 p. 100 de leurs recettes globales pour le transport des produits agricoles et environ 10 p. 100 dans le cas du CP. Je crois que ce sont là les chiffres, mais je vais les confirmer, et je vous fournirai la répartition pour notre industrie.

Le sénateur Dawson : Dans la situation où vous êtes pris en otage sur la côte Ouest dans une proposition de 60/40, le fait d'avoir plus de possibilités, que ce soit Montréal ou Halifax, vous met certainement dans une meilleure situation pour vos livraisons. Comme vous l'avez dit, le canal de Suez peut vous permettre d'aller presque partout dans l'Ouest.

C'est la raison pour laquelle nous sommes ici. Lorsque le comité a débuté son étude, une des premières questions posées portait sur un système de traçabilité électronique pour trouver les conteneurs. Il y a des mois, nous avons mentionné le fait que nous avions un système de traçabilité électronique au Canada, au lieu de savoir simplement que nous avons des conteneurs en circulation quelque part, nous pourrions savoir exactement où ils se trouvent et combien peuvent être ramenés dans l'Ouest pour utilisation. Nous avons entendu parler de cela auparavant et cela pourrait faire partie des solutions, ainsi que la façon dont les expéditeurs, le CN et le CP, voudront partager cette information. Il s'agit de l'un des objectifs que nous avons essayé de mettre de l'avant.

Nous nous rendons en Colombie-Britannique dans deux semaines pour examiner la situation de la porte d'entrée du Pacifique. Le fait d'avoir deux options au Canada, la côte Est et la côte Ouest, vous donne la possibilité de ne pas être pris en otage au cours d'une grève touchant l'un ou l'autre endroit.

Le comité aimerait entendre vos recommandations pour la création d'un climat plus favorable et plus concurrentiel dans lequel vous puissiez travailler. Lorsque vous demandez ce que le gouvernement peut faire, il devrait consulter l'industrie parce que vous avez des recommandations à cet égard. Des représentants du ministère des Finances nous ont dit à plusieurs reprises qu'il n'y

is not that much of a problem at cabotage or in getting that kind of support, but you are telling us that it is a big problem. You might be consulted, but they might not be listening to you. You said earlier that you had been consulted on the changes to the legislation, but that you have not seen those changes in the bills. Was that reference to Bill C-11?

Mr. Cherewyk: Part of the reference was to Bill C-11, but it was primarily the rail freight provisions under the old Bill C-44. Consultation began in January 2006 when a group comprised of the Western Grain Elevators Association sat down with Minister Cannon and looked at ways to improve the rail freight bill. The minister at that time said that, historically, one of the problems is that the shipper community cannot get its act together and reach a consensus on what needs to be amended and put into act, so nothing ever happens. The challenge was put to the shipping community: If you can reach a consensus on amendments that will make a difference, we will do our best to introduce them in the next rail freight bill.

The shippers got together in Winnipeg in April 2006 and hammered out a series of proposed amendments for hours. They left only those that they thought were reasonable and had the ability to be introduced. On May 5, 2006, representatives of that rail shipper coalition got together in Ottawa with Transport Canada staff and Minister Cannon's staff to further discuss the needs for proposed amendments. The list provided by the industry was, as I mentioned before, modified, revised and some issues were removed. At the end of the day, there was a clear indication that the minister and his staff would crawl through crushed glass to introduce those amendments.

It was not until the summer that we realized this was not moving forward. Suddenly, the railways appeared with something called the "commercial dispute resolution package," which basically said that the legislation did not have to be changed, but that we needed to reach some kind of commercial dispute resolution agreements. They presented these agreements to industry stakeholders one by one and were rejected outright. These agreements were unacceptable alternatives to legislative change. Yet, we heard time and time again from Transport Canada that the end result would be a combination of amendments to the act and commercial dispute resolution agreements. That basically meant that industry had to arrive at commercial dispute resolution agreements in order for us to introduce amendments, which was never part of the deal when industry sat down and achieved these compromises.

pas de problème si important que cela au niveau du cabotage ou pour obtenir ce genre de soutien, mais vous nous dites que c'est un problème sérieux. Vous pouvez être consultés, mais ils pourraient ne pas vous écouter. Vous avez dit plus tôt que vous avez été consultés concernant les modifications à apporter à la loi, mais que vous n'aviez pas vu ces changements dans les projets de loi. Faisiez-vous allusion au projet de loi C-11?

M. Cherewyk : Nous faisons en partie allusion au projet de loi C-11, mais il s'agissait principalement des dispositions sur le transport ferroviaire des marchandises de l'ancien projet de loi C-44. Les consultations ont commencé en janvier 2006; un groupe constitué du Western Grain Elevators Association a rencontré le ministre Cannon et a examiné des façons d'améliorer le projet de loi sur le transport ferroviaire des marchandises. À ce moment-là, le ministre a dit qu'historiquement, un des problèmes, c'était que la communauté des expéditeurs ne parvenait pas à s'entendre et à établir un consensus sur ce qui a besoin d'être modifié et incorporé dans la loi, alors rien ne se passe jamais. Le défi a été lancé à la communauté des expéditeurs : si vous pouvez parvenir à un consensus sur des modifications qui feront une différence, nous ferons de notre mieux pour les inclure dans notre prochain projet de loi sur le transport ferroviaire des marchandises.

Les expéditeurs se sont réunis à Winnipeg en avril 2006 et ont planché pendant des heures sur une série de modifications proposées. Ils n'ont gardé que celles qu'ils croyaient être raisonnables et qui avaient la capacité d'être incluses dans un projet de loi. Le 5 mai 2006, des représentants de la coalition des expéditeurs par rail se sont réunis à Ottawa avec le personnel de Transports Canada et le personnel du ministre Cannon pour discuter encore davantage des besoins concernant les modifications proposées. La liste fournie par l'industrie a été, comme je l'ai indiqué auparavant, modifiée, révisée et certaines questions ont été éliminées. En fin de compte, il y a eu une indication claire que le ministre et son personnel allaient devoir se traîner à genoux pour présenter ces modifications.

Ce n'est qu'à l'été que nous avons compris que cette question n'allait nulle part. Tout à coup, les chemins de fer sont arrivés avec quelque chose qu'ils appelaient un ensemble de mesures de règlement des différends commerciaux, qui disait, essentiellement, que la loi n'avait pas besoin d'être modifiée, mais que nous avions besoin de parvenir à certaines ententes de règlement des différends commerciaux. Ils ont présenté ces ententes aux intervenants de l'industrie un par un et ils ont essuyé un refus immédiat. Ces ententes constituaient des solutions de remplacement inacceptables aux modifications législatives. Et pourtant, à maintes reprises, nous avons entendu Transports Canada dire que le résultat final serait une combinaison de modifications à la loi et d'ententes de règlement des différends commerciaux. Cela signifiait fondamentalement que l'industrie devait en arriver à des ententes de règlement des différends commerciaux pour que nous puissions apporter des modifications, ce qui n'a jamais fait partie de l'entente au moment où l'industrie s'est présentée à la table et qu'elle a accepté ces compromis.

In addition, for government to ask the shipping community to achieve further compromise after being asked on two separate occasions to come to Ottawa with a short list meant that all the cards had been played, and there was no further compromise. Any additional compromise meant amendments that would not effect any change.

We have been told time and again that these amendments will be made and yet it is the middle of February and nothing has been introduced. The process has been effectively scuttled. I can provide all of those amendments to this committee through the clerk of the committee for your review.

Senator Dawson: We will eventually be reporting and if there are recommendations that we can make to the Senate and to the government via the Senate, we will be glad to do so. That could apply pressure to the government if you believe that you have not been given the proper opportunity. You have been heard, but you have not been listened to. We will try to support you.

You are in a competitive market. What do other countries do differently that we should be doing to support your industry? Is there a model of a government with an arbitrage system to determine who should get the containers? Is there a better way that this committee could recommend? Is there another country doing what we should be doing?

Mr. Cherewyk: Part of the strategy that we have developed and the task that I have been given is to try to answer three questions: What can we do better? How can we do it better? Is someone else doing it better? We have some inherent challenges in Canada. Our growing regions are located the furthest away from the ports compared to any of our competitors. From the get-go, we have that challenge to overcome.

Containerized product comes into this country, moves through Vancouver and services the Eastern Seaboard where the big markets are located. The objective of the owners of the containers is to get the containers back as quickly as possible, fill them with high-value commodities and send them back to North America. The challenge for our industry is to figure out how we can utilize some of those containers that move back empty to move our products to their export destination.

Currently, we need to find ways to fit their economic models. It comes down to basic economics for them. If leaving a container in the Prairies means foregoing one more trip back from Asia, it simply does not fit their economic model. We need to find ways to reduce the cycle times — the amount of time that containers wait on the Prairies loaded with pulses and special crops — but factors such as the variability in our schedules complicate that picture. If the industry could act more cohesively and start to attract attention based on a critical mass equation, then perhaps we could attract those containers

De plus, pour que le gouvernement demande à la communauté des expéditeurs de faire d'autres compromis après lui avoir demandé à deux occasions différentes de venir à Ottawa avec une courte liste, cela signifiait que toutes les cartes avaient été jouées et qu'il n'y avait pas d'autres compromis. Tout compromis additionnel signifiait des modifications qui ne produiraient aucun changement.

On nous a dit à maintes reprises que ces modifications seraient apportées et pourtant, nous sommes à la mi-février et rien n'a été présenté. On avait effectivement fait échouer le processus. Je peux remettre pour étude toutes ces modifications au comité, par l'intermédiaire de son greffier.

Le sénateur Dawson : Nous rédigerons un rapport et s'il y a des recommandations que nous pouvons faire au Sénat et au gouvernement, par l'intermédiaire du Sénat, nous serons heureux de le faire. Cela pourrait exercer une pression sur le gouvernement si vous croyez ne pas avoir eu une occasion appropriée de faire valoir votre point de vue. On vous a laissé parler, mais on ne vous a pas écoutés. Nous allons essayer de vous appuyer.

Vous êtes dans un marché compétitif. Que font d'autres pays de manière différente que nous devrions faire ici pour appuyer votre industrie? Existe-t-il un modèle de gouvernement où il y a un système d'arbitrage pour déterminer qui devrait obtenir les conteneurs? Y a-t-il une meilleure façon de faire que le présent comité pourrait recommander? Y a-t-il un autre pays qui fait ce que nous devrions faire?

M. Cherewyk : Une partie de la stratégie que nous avons élaborée et la tâche qui m'a été confiée, c'est d'essayer de répondre à trois questions : que pouvons-nous faire mieux? Comment pouvons-nous faire mieux? Est-ce que quelqu'un fait mieux? Nous avons des défis inhérents au Canada. La distance entre nos régions productrices et nos ports est plus grande ici que chez n'importe quel de nos concurrents. Alors, dès le départ, nous avons ce défi à surmonter.

Les produits en conteneurs arrivent au pays, transitent par Vancouver et desservent la côte est où sont situés les grands marchés. L'objectif des propriétaires de conteneurs, c'est de les ramener aussi rapidement que possible, les remplir de denrées à grande valeur et les retourner en Amérique du Nord. Le défi pour notre industrie est de trouver comment nous pouvons utiliser certains de ces conteneurs qui reviennent vides pour transporter nos produits à leur destination d'exportation.

À l'heure actuelle, nous devons trouver des façons de cadrer dans leurs modèles économiques. Il s'agit pour eux d'une question de principes économiques de base. Si le fait de laisser un conteneur dans les Prairies signifie qu'ils doivent renoncer à un autre voyage de retour de l'Asie, cela ne cadre tout simplement pas avec leur modèle économique. Nous devons trouver des moyens de réduire les temps de cycle — la durée de temps que les conteneurs attendent dans les Prairies chargés de légumineuses à grain ou de cultures spéciales —, mais des facteurs tels que la variabilité dans nos horaires viennent compliquer ce portrait.

and turn them over more quickly. We are addressing those issues through our transportation strategy, which I need to develop over the coming year.

Senator Dawson: We heard from Regina representatives, who came before the committee two weeks ago. They suggested that they should have the inland ports. They would be closer to your product than the coastal ports.

I know you are following the work of the committee, so if along the road you have recommendations for the committee to consider, feel free to pass them along to the clerk.

The Chairman: The minister said that the rail shipper bill is supposed to be tabled in the House of Commons before March.

[Translation]

Senator Chaput: This morning I was in touch with some firms located in Saint-Jean-Baptiste, Manitoba, specifically with Parent Seed Ltd, Sabourin Seed Ltd, which markets on special crops, and Roy Legumex Inc., an exporting company. It was very interesting to hear what you had to say, because it ties in with everything I heard, with the exception of one point.

The exporting firm of Roy Legumex buys from several producers across the country. The company has two plants in Manitoba. It buys peas, lentils and special crops and exports products to Europe, Latin America and elsewhere in the world.

The company leases containers at the point of export. You are correct when you say that often the containers are in poor condition. Often the company exports the products that it buys — products that arrive by train or at the port — generally to Montreal or Vancouver. When it ships products by train to Vancouver, as Mr. Lafond was telling me this morning, it must often deal with congestion problems. When the product sits for a time, quality is adversely affected, and even more so if the container is not in good condition. These are two obstacles that we face in our quest for quality products.

This ties in with what you were saying. Mr. Lafond shared with me one of the concerns he has as an exporter. He has been in the business for a long time. The first person who managed the company is now retired and his has taken over from him. A trend seems to be setting in and pulses are no longer as lucrative as they once were. Growers seem to want to grow crops that produce a higher rate of return, such as crops from which ethanol can be produced. If production is down, so too then are exports. Have you heard anything about this?

[English]

Gordon Bacon, Chief Executive Officer, Pulse Canada: That is one of the issues facing our industry and why we have focused on transportation and other cost centres, to try to ensure we

Si l'industrie pouvait agir avec une plus grande cohésion et commençait à attirer l'attention par une équation de masse critique, alors peut-être pourrions-nous attirer ces conteneurs et faire un roulement plus rapide. Nous traitons de ces questions dans notre stratégie de transport, que je dois élaborer au cours de l'année qui vient.

Le sénateur Dawson : Nous avons entendu des représentants de Regina qui ont comparu devant le comité il y a deux semaines. Ils ont laissé entendre qu'ils devraient avoir les ports intérieurs. Ils seraient plus proches de vos produits que les ports côtiers.

Je sais que vous suivez les travaux du comité, alors si en cours de route vous avez des recommandations que le comité pourrait prendre en considération, sentez-vous bien libre de les communiquer au greffier.

La présidente : Le ministre a dit que le projet de loi sur les expéditeurs ferroviaires est censé être déposé devant la Chambre des communes avant mars.

[Français]

Le sénateur Chaput : J'ai communiqué ce matin avec des entreprises situées à Saint-Jean-Baptiste, au Manitoba : Parent Seed Ltd, Sabourin Seed Ltd, qui font de la culture spéciale, et Roy Legumex inc., qui est exportateur. C'est fort intéressant ce que j'ai entendu de vous, parce que les choses se rejoignent à l'exception d'un point que je vais partager avec vous.

Roy Legumex inc., qui fait de l'exportation, achète de plusieurs producteurs d'un bout à l'autre du Canada. La compagnie a deux usines au Manitoba : elle y achète des pois, des lentilles et des cultures spéciales. Elle exporte en Europe, en Amérique du Sud, un peu partout.

Elle loue les conteneurs à la source. Vous avez raison, les conteneurs sont souvent en mauvaise condition. Elle doit exporter souvent les produits qu'elle achète — qui arrivent par train ou au port — vers, habituellement, Montréal ou Vancouver. Quand elle exporte par train à Vancouver, comme M. Lafond me le disait ce matin, il y a souvent de la congestion. Et évidemment, lorsque le produit attend, la qualité diminue encore plus, et plus encore si le conteneur n'est pas en bonne condition. Ce sont deux choses qui vont à l'encontre de ce qu'on essaie de faire pour obtenir des produits de qualité.

Cela rejoint ce que vous avez dit. M. Lafond m'a fait part d'une des inquiétudes qu'il a comme exportateur — et cela fait longtemps qu'il est dans ce domaine — la première personne est à la retraite et il est maintenant le gérant. Il semble y avoir une tendance où les produits légumineux rapportent de moins en moins. Les producteurs semblent vouloir commencer à produire des cultures qui paieraient beaucoup plus, comme l'éthanol, par exemple. S'il y a moins de production, il y a moins d'exportation. Avez-vous entendu parler de ce fait?

[Traduction]

Gordon Bacon, directeur général, Pulse Canada : C'est un des problèmes auxquels est confrontée notre industrie et c'est pourquoi nous nous concentrons sur le transport et d'autres

retain long-term competitiveness in export markets, but also that we are positioned as a crop that is attractive to growers across the West.

Certainly, the interest in biofuels, both ethanol and biodiesel, that exists in the U.S. has driven commodity prices up for soy, canola and corn. It is good news for farmers because it provides them with a crop that, in turn, provides them with higher return. It will compete with acres with other crops that might be less suited directly.

From a pulse perspective, we have a story that needs to be told. This is a crop that fixes nitrogen. It takes nitrogen from the air, as opposed to requiring applications of commercial nitrogen, which is produced from natural gas. It is an interesting story, perhaps a little off the transportation theme, but it is a point I would like to make, if you will allow me.

Biofuel delivers an environmental benefit for Canadians in that it lowers greenhouse gas emissions by using a renewable source of fuel. It is a good news story for farmers as well. It is a government policy that has created a demand for product.

There are perhaps other government policies that we need to look at, which will also provide environmental benefit for Canadians. It is an area we will be exploring — again, a crop that fixes nitrogen. It is something that, in the long term, will be of value not only to Canadians, but also on a global basis. It is something perhaps a Senate committee on agriculture in the future or other individual senators will want to talk about. It is an area we are launching into.

Mr. Lafond has addressed a concern all of us have, namely, that we must do everything we can to keep our industry competitive globally and keep it competitive with the suite of crops to which farmers have options.

We provide rotational benefits. We will get into the issue of agronomy and other value. Pulse crops have played a major role, as Mr. Cherewyk mentioned in his presentation. The area has grown substantially because they have provided a value to farmers not only in the return from the pulse crop, but also in how it complements the other crops they grow. That is why we are looking at solutions to the problems that challenge our industry, and transportation is clearly one of them.

Senator Johnson: You have a great industry, especially in terms of the lentils, the beans and the other markets everywhere.

centres de coût pour essayer de conserver une compétitivité à long terme dans les marchés d'exportation, mais également pour nous positionner comme une culture qui suscite l'intérêt des producteurs partout dans l'Ouest.

Il est certain que l'intérêt qui existe aux États-Unis pour les biocarburants, tant l'éthanol que le biodiesel, a fait grimper le prix du soya, du canola et du maïs. Il s'agit d'une bonne nouvelle pour les agriculteurs parce que cela leur donne une culture qui leur rapporte davantage. Cela entraînera une concurrence au niveau de la superficie cultivée avec d'autres cultures qui pourraient convenir moins bien directement.

Du point de vue des légumineuses à grain, nous avons une histoire qui doit être racontée. Il s'agit d'une culture qui fixe l'azote. Elle assimile l'azote présent dans l'air, plutôt que d'avoir besoin qu'on lui applique de l'azote commercial, qui est produit à partir du gaz naturel. Il s'agit d'une histoire intéressante, sans doute un peu à côté du thème du transport, mais c'est un point que j'aimerais faire valoir, si vous me le permettez.

Les biocarburants procurent un avantage environnemental aux Canadiens en ce sens qu'ils permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre par l'utilisation d'une source d'énergie renouvelable. C'est une autre bonne nouvelle pour les agriculteurs. C'est une politique gouvernementale qui a créé une demande pour le produit.

Il y a peut-être d'autres politiques du gouvernement que nous devrions examiner, et qui procureront également un avantage environnemental aux Canadiens. C'est un domaine que nous allons explorer — encore une fois, une culture qui fixe l'azote. C'est quelque chose qui, à long terme, aura une valeur non seulement pour les Canadiens, mais pour la planète tout entière. C'est une chose dont un comité sénatorial de l'agriculture ou d'autres sénateurs particuliers voudront peut-être discuter dans l'avenir. C'est un domaine dans lequel nous nous lançons.

M. Lafond a parlé d'une préoccupation que nous partageons tous, à savoir que nous devons faire tout ce que nous pouvons pour nous assurer que notre industrie demeure concurrentielle à l'échelle mondiale et qu'elle soit concurrentielle avec la série de cultures que les agriculteurs ont la possibilité de produire.

Nous procurons un avantage du point de vue de la rotation des cultures. Nous allons aborder la question de l'agronomie et des autres valeurs. Les cultures de légumineuses à grain ont joué un rôle majeur, comme l'a mentionné M. Cherewyk dans son exposé. Le domaine a connu une croissance substantielle parce qu'il assure une valeur aux agriculteurs non seulement en termes de rentabilité de la culture de légumineuses à grain, mais également par la façon que ces cultures deviennent un complément pour les autres cultures qu'ils produisent. C'est la raison pour laquelle nous examinons des solutions aux problèmes auxquels notre industrie est confrontée, et il est clair que le transport en est un.

Le sénateur Johnson : Vous avez une grande industrie, surtout en ce qui concerne les lentilles, les haricots et les autres marchés partout.

Did you say that we are viewed in Canada as the worst transportation crowd in the world? Is that how we are viewed everywhere?

Mr. Cherewyk: I was speaking to the President of the Canadian Special Crops Association, the Vice-Chair of Pulse Canada, Mr. Murad Al-Katib, who is also the President of Saskcan Pulse Trading in Saskatchewan. This company is the largest splitter of lentils in the world, and he would very much like the opportunity to speak to this group, by the way. Unfortunately, he could not because he had to be at a show in Dubai this week; he is travelling throughout Europe as well.

When I spoke to him two days ago, he told me that, without question, all things being equal, we are the least preferred supplier of pulses and special crops because of transportation.

Senator Johnson: Not because of the product.

Mr. Cherewyk: The largest value-added processor in our country and the largest pulse industry in the country are telling us we are the least preferred supplier of this product because of our transportation.

Senator Johnson: How long has that been the case? Do you know? Is it the last 30 years?

Mr. Cherewyk: The situation has gotten progressively worse over the years. This is a relatively young industry. From 1990 through to today, we have expanded to become the world's largest. In the early days, there were many incentives for this industry to develop the intermodal mode of transport in this country. Railways were not charging steamship lines to store their containers on the Prairies. They were not charging to reposition them. They were trying to establish this business. It went hand-in-hand with the pulse and special crops industry.

Now we see the tables turning where they are not fostering the development of that as much as the industry is starting to look for different alternatives.

It is also worth noting this same gentleman's company has had to make a decision to expand and develop its next processing plant in North Dakota. The comment he made to me is that 95 jobs are going to North Dakota instead of Canada because of the transportation system. He gets more reliable transportation in the United States.

There are other factors, such as government domestic support programs that encourage pulse products; there are U.S. aid programs that purchase pulse products. At the end of the day, one of the critical factors was transportation and the availability to move products throughout the U.S. and the Port of Seattle.

Avez-vous dit que nous sommes considérés au Canada comme les pires dans le monde en matière de transport? Est-ce de cette façon que nous sommes vus partout?

M. Cherewyk : Je parlais au président de l'Association canadienne des cultures spéciales, le vice-président de Pulse Canada, M. Murad Al-Katib, qui est également président de Saskcan Pulse Trading en Saskatchewan. Il s'agit de la plus importante entreprise de cassage de lentilles au monde et, en passant, il aimerait beaucoup avoir l'occasion de prendre la parole devant le présent groupe. Malheureusement, il n'a pu le faire parce qu'il devait être présent à une foire à Dubai cette semaine; il voyage également dans toute l'Europe.

Lorsque je lui ai parlé il y a deux jours, il m'a dit que, sans contredit, toutes choses étant égales par ailleurs, nous sommes le fournisseur de légumineuses à grain et de cultures spéciales le moins prisé à cause du transport.

Le sénateur Johnson : Pas à cause du produit.

M. Cherewyk : Le plus grand transformateur à valeur ajoutée de notre pays et la plus grande industrie des légumineuses à grain du pays nous disent que nous sommes le fournisseur le moins prisé de ce produit à cause de notre transport.

Le sénateur Johnson : Depuis combien de temps est-ce le cas? Le savez-vous? Depuis les 30 dernières années?

M. Cherewyk : La situation s'est détériorée progressivement au cours des années. Il s'agit d'une industrie relativement jeune. De 1990 à aujourd'hui, nous avons pris de l'expansion au point de devenir le plus important producteur au monde. Au début, il y avait de nombreux incitatifs pour que cette industrie développe le transport intermodal dans ce pays. Les compagnies de chemins de fer n'exigeaient pas de frais aux compagnies de transport maritime pour entreposer leurs conteneurs dans les Prairies. Elles ne les faisaient pas payer pour les déplacer. Elles essayaient d'implanter cette industrie. Cela correspondait parfaitement aux besoins de l'industrie des légumineuses à grain et des cultures spéciales.

Nous voyons maintenant la situation changer, les compagnies de chemins de fer n'encouragent plus autant le développement de cette pratique au moment où l'industrie commence à chercher différentes solutions de remplacement.

Il est également important de souligner que l'entreprise de la personne dont je viens tout juste de parler a dû prendre la décision de prendre de l'expansion et de créer sa prochaine usine de transformation dans l'État du Dakota du Nord. Ce qu'il m'a dit, c'est que 95 emplois étaient créés au Dakota du Nord plutôt qu'au Canada à cause de notre système de transport. Il peut compter sur un transport plus fiable aux États-Unis.

Il y a d'autres facteurs, comme les programmes d'appui du gouvernement pour encourager la production de légumineuses à grain; il y a des programmes d'aide américains qui achètent les légumineuses à grain. En bout de ligne, un des facteurs déterminants était le transport et la capacité de déplacer les produits dans l'ensemble des États-Unis et dans le port de Seattle.

Senator Johnson: Having said that, Transport Canada told our committee that it has been working with the Western provinces, railways, port authorities and others to establish priorities in investment, regulatory reform and to plan future growth respecting container traffic.

How involved have you been in these discussions led by Transport Canada with a view to improving the situation?

Mr. Cherewyk: We have been in a good position. We are a relative newcomer to these discussions. We have not had a full-time staff person dedicated to transportation. This is only months old.

In those months, I was able to meet and connect with the Transport Canada team that travelled across the country. They spent five days travelling across Western Canada and finished in Vancouver, and, of those five days, they spent three days with pulse and special crops people. In addition, they spent days at those pulse and special crops plants. There are individuals within Transport Canada who I can pick up the phone and speak to at any time, whether it is about the Canada Transportation Act or about our transportation strategy.

Recently, Mr. Bacon stepped in and presented a transportation presentation to another industry government group called the Special Crops Value Chain Roundtable. This group has finally included some Transport Canada staff and also acknowledges the need to increase capacity amongst Agriculture and Agri-Food Canada staff in the area of transportation. We are getting attention, and we are allowing our voice to be heard with this new interest in the pulse and special crops industry.

Senator Johnson: Was it in September that the government gave you a \$525,000 grant to support the international strategy for Pulse Canada? It is supposed to go to March 2008. Are you developing an international strategy? What part will transportation have in this?

Mr. Cherewyk: The strategy you are referring to is the Canadian Agriculture and Food International Program, CAFI. The monies directed to Pulse Canada are matched funds. The sum of \$562,000 over a two-year period is essentially matched 50/50 by industry dollars.

These programs have to meet specific criteria — market development, market access, and growth and innovation criteria — in international markets. There is no transportation funding within that program.

I had raised the question with Agriculture and Agri-Food Canada: Is there a way we can add a component here that addresses one of the key pillars to sustainability of our industry? We were told it was not a fit. As a staff person with a small budget from our industry, we are looking for additional funding from

Le sénateur Johnson : Cela dit, Transports Canada a dit au comité qu'il travaillait avec les provinces de l'Ouest, les compagnies de chemins de fer, les autorités portuaires et d'autres intervenants pour établir des priorités d'investissement, parler de la réforme de la réglementation et planifier la croissance du trafic par conteneurs.

Dans quelle mesure avez-vous pris part à ces discussions dirigées par Transports Canada visant à améliorer la situation?

M. Cherewyk : Nous étions dans une bonne position. Nous sommes relativement nouveaux dans ces discussions. Nous n'avions pas d'employé à plein temps travaillant exclusivement sur la question du transport. C'est une question qui n'est vieille que de quelques mois.

Au cours de ces mois, j'ai été en mesure de rencontrer et d'établir des contacts avec l'équipe de Transports Canada qui a voyagé partout au pays. Ces gens ont passé cinq jours à voyager dans l'Ouest canadien pour aboutir à Vancouver et, de ces cinq jours, ils en ont passé trois avec les gens du milieu des légumineuses à grain et des cultures spéciales. De plus, ils ont passé des journées dans les usines de légumineuses à grain et de cultures spéciales. Il y a des personnes au sein de Transports Canada que je peux appeler en tout temps, que ce soit à propos de la Loi sur les transports au Canada ou de notre stratégie de transport.

Récemment, M. Bacon est arrivé et a fait un exposé sur le transport à un autre groupe industrie-gouvernement appelé Table ronde sur la chaîne de valeur des cultures spéciales. Ce groupe a fini par inclure du personnel de Transports Canada et il a également reconnu la nécessité d'accroître la capacité en matière de transport au sein du personnel d'Agriculture et Agroalimentaire Canada. Grâce à ce nouvel intérêt pour l'industrie des légumineuses à grain et des cultures spéciales, nous obtenons de l'attention et nous faisons entendre notre voix.

Le sénateur Johnson : Est-ce en septembre que le gouvernement vous a accordé une subvention de 525 000 \$ à l'appui de la stratégie internationale de Pulse Canada? Elle est censée durer jusqu'en mars 2008. Êtes-vous en train d'élaborer une stratégie internationale? Quel rôle jouera le transport dans cette dernière?

M. Cherewyk : La stratégie à laquelle vous fait allusion est le Programme international du Canada pour l'agriculture et l'alimentation, PICAA. Il s'agit d'un fonds de contrepartie qui a été attribué à Pulse Canada. La somme de 562 000 \$ sur une période de deux ans est essentiellement équivalente, dollar pour dollar, aux fonds investis par l'industrie.

Ces programmes doivent respecter des critères précis — des critères en matière de développement de marchés, d'accès aux marchés, de croissance et d'innovation — concernant les marchés internationaux. Il n'y a pas de financement pour le transport dans le cadre de ce programme.

J'avais posé la question suivante aux représentants d'Agriculture et Agroalimentaire Canada : y a-t-il une façon que nous puissions ajouter ici une composante qui concerne un des piliers de la durabilité de notre industrie? On nous a répondu que cela ne cadrerait pas. En tant qu'employé recevant un petit

other programs. I will be submitting an application by the end of this week under a different funding program to get support to launch this transportation strategy.

Senator Johnson: That is good. It may not be a fit — I do not know what their criteria are — but it certainly is essential.

Mr. Bacon: I believe there are other programs where it is a better fit, so I am quite optimistic. As Mr. Cherewyk mentioned, the government has been a great partner for the pulse and special crop industry.

Senator Johnson: In terms of the intermodal mode of transport you mentioned earlier, what are the advantages to using intermodal containers for shipping pulses domestically and internationally instead of the other modes?

Mr. Cherewyk: As I mentioned, this is an industry that services thousands of buyers. I was told there are probably only seven buyers in the world that could handle a bulk vessel of lentils. It is just not possible. These are thousands of buyers that do not have bulk-handling facilities at ports of entry; and, as I mentioned, distribution channels within these countries do not support bulk product. They support containerized product, bagged product. This is a cornerstone. Containerized movement of product is key to our industry.

Senator Johnson: What is the cost differential of the intermodal containers as opposed to the bulk system of elevators and hopper cars? What percentage of the price received by the growers, for example, does this range of cost represent?

Mr. Affleck: I can make a comment on intermodal containers. That is only internal; it cannot be shipped on water. That is just from our source load, so it must be reloaded into containers. That is the same as taking it by rail by bulk, or boxcar. It is the same situation, and the cost goes up again because we are shipping less intermodally than we are per car.

Mr. Cherewyk: In terms of the difference between shipping bulk versus container, traditionally it has been cheaper to move product bulk than in container. In recent years, within the last two years, that has swung. The difference has been that it is cheaper to move product in container.

The customers, who were at one point taking a bulk product during those years, made a switch and started receiving containerized product. I would say within the last two years, there has been a trend toward containerized product. They have found that it is more well-suited to their business models. At port of entry, they can receive smaller shipments. They are easier to handle, store and split. This is something they got a

budget de notre industrie, nous sommes à la recherche d'un financement additionnel provenant d'autres programmes. D'ici la fin de la semaine, je vais présenter une demande dans le cadre d'un programme de financement différent pour obtenir de l'aide pour lancer cette stratégie sur le transport.

Le sénateur Johnson : C'est bien. Peut-être que cela ne cadre pas — je ne connais pas leurs critères —, mais c'est certainement essentiel.

M. Bacon : Je crois qu'il y a d'autres programmes où cela cadre mieux, alors je suis assez optimiste. Comme l'a dit M. Cherewyk, le gouvernement s'est révélé un excellent partenaire pour l'industrie des légumineuses à grain et des cultures spéciales.

Le sénateur Johnson : En ce qui concerne le transport multimodal dont vous avez parlé plus tôt, quels sont les avantages d'utiliser le conteneur intermodal pour expédier les légumineuses à grain au pays et à l'étranger par rapport à d'autres modes de transport?

M. Cherewyk : Comme je l'ai dit, il s'agit d'une industrie qui dessert des milliers d'acheteurs. On m'a dit qu'il n'y a probablement que sept acheteurs dans le monde qui pouvaient absorber une pleine cargaison en vrac de lentilles. Ce n'est tout simplement pas possible. Il y a des milliers d'acheteurs qui n'ont pas d'installations pour le traitement en vrac dans les ports d'entrée; et, comme je l'ai dit, les canaux de distribution dans ces pays ne permettent pas de manipuler le produit en vrac. Ils permettent de manipuler le produit en conteneur, le produit ensaché. C'est là la pierre angulaire. Le transport du produit en conteneur est la clé pour notre industrie.

Le sénateur Johnson : Quelle est la différence de prix entre les conteneurs intermodaux et les systèmes de silos et de wagons-trémies pour transporter les légumineuses à grain en vrac? Quel est le pourcentage du prix touché par les producteurs de légumineuses à grain que représente cette fourchette de coûts?

M. Affleck : Je peux faire une observation sur les conteneurs intermodaux. Cela n'est valable que pour le transport à l'intérieur du pays; ils ne peuvent être expédiés sur l'eau. C'est uniquement pour notre chargement à la source, alors il doit être transbordé dans des conteneurs. C'est la même chose que le transporter par rail en vrac, ou dans des wagons couverts. C'est la même situation et les coûts augmentent encore parce que nous expédions moins par transport multimodal que nous le faisons par wagon.

M. Cherewyk : Pour ce qui est de la différence entre l'expédition en vrac et l'expédition en conteneurs, traditionnellement, il a été moins coûteux de déplacer le produit en vrac qu'en conteneur. Récemment, au cours des deux dernières années, cette situation a changé. Il est maintenant moins coûteux de déplacer le produit par conteneur.

Les clients, qui acceptaient un produit en vrac durant ces années, ont fait un changement et on commencé à recevoir le produit en conteneur. Je dirais qu'au cours des deux dernières années, il y a eu une tendance vers le produit en conteneur. Ils ont constaté que cela convenait davantage à leur modèle d'entreprise. Dans le port d'entrée, ils peuvent recevoir des cargaisons plus petites. Les conteneurs sont plus faciles à manipuler, à entreposer

taste of when freight rates were advantageous, and now they continue to purchase containerized product and move more toward a just-in-time process.

Senator Johnson: You were working in Taiwan?

Mr. Cherewyk: Yes.

Senator Johnson: Can you tell us something about the knowledge you gained there in terms of the Asian marketplace compared to what you are doing now in Canada, in terms of our marketplace?

Mr. Cherewyk: We have focused on the Taiwan market for feed. They are not a large purchaser of other food pulses. We have been targeting their feed industry.

If I could use Taiwan and my experience there as a bit of a model for how we have approached China, I feel it taught us much about doing business in China.

China has emerged as our third-largest market for product — peas in particular — over the last two years. This has grown dramatically. We have spent a lot of time there over the last number of years developing both the food and feed market. China has become a critical component of Canadian pulse markets.

We have effectively substituted peas for a traditional ingredient there. They manufacture vermicelli noodle, which you might know as a glass noodle. It is a clear noodle, very stretchy. They used to use mung bean starch as their ingredient. Now, through some work that had been done by the manufacturers, as well as through support that we had provided through the Canadian International Grains Institute, they have found a way to replace mung bean starch with yellow pea starch, at a much cheaper cost. Pulse exports to China went from an average of 50,000 tonnes to 60,000 tonnes to 250,000 tonnes.

Senator Johnson: It should be huge for us in the future too.

Mr. Cherewyk: China is a dominant player now in the vermicelli noodle market. They export to Japan, Europe and back to us.

Senator Mercer: In most of our hearings, we have had discussions and heard witnesses talking about inland ports. It would seem to me that the industry that most lends itself to the success of an inland port is an industry based primarily in Western Canada. We have had presentations from the City of Regina proposing that there would be an inland port in Regina.

et à séparer. C'est quelque chose qu'ils ont eu l'occasion d'essayer lorsque les frais de transport étaient avantageux et maintenant, ils continuent d'acheter le produit en conteneur et ils s'orientent davantage vers un processus juste à temps.

Le sénateur Johnson : Vous avez travaillé à Taïwan?

M. Cherewyk : Oui.

Le sénateur Johnson : Pouvez-vous nous dire quelque chose au sujet de la connaissance que vous avez acquise là-bas, sur le marché asiatique, comparativement à ce que vous faites maintenant au Canada, dans notre marché?

M. Cherewyk : Nous avons concentré notre attention sur le marché de l'alimentation animale de Taïwan. On ne trouve pas là-bas de grands acheteurs d'autres légumineuses à grain comestibles. Nous ciblions leur industrie de l'alimentation animale.

Si je pouvais utiliser Taïwan et mon expérience là-bas comme une sorte de modèle sur la façon dont nous avons abordé la Chine, j'estime que cela nous a beaucoup appris sur la façon de faire des affaires en Chine.

La Chine est devenue notre troisième marché en importance — pour le pois, en particulier — au cours des deux dernières années. Ce marché a connu une croissance phénoménale. Nous avons passé beaucoup de temps là-bas au cours des dernières années pour développer à la fois le marché de l'alimentation humaine et celui de l'alimentation animale. La Chine est devenue un élément déterminant des marchés des légumineuses à grain du Canada.

Nous avons effectivement substitué les pois à un ingrédient traditionnel là-bas. Ils fabriquent des nouilles vermicelles, que vous connaissez peut-être sous le nom de nouilles de verre. Il s'agit d'une nouille translucide, très élastique. Les Chinois avaient l'habitude d'utiliser de l'amidon de haricot mungo comme ingrédient. Maintenant, suite à certains travaux réalisés par les fabricants, ainsi qu'avec l'aide que nous avons apportée par l'intermédiaire de l'Institut international du Canada pour le grain, ils ont trouvé une façon de remplacer l'amidon de haricot mungo par l'amidon de pois jaune, à un coût beaucoup moindre. Les exportations de légumineuses à grain vers la Chine sont passées d'une moyenne de 50 000 à 60 000 tonnes métriques à 250 000 tonnes métriques.

Le sénateur Johnson : Cela devrait être un marché énorme pour nous dans l'avenir également.

M. Cherewyk : La Chine est un acteur dominant maintenant dans le marché des nouilles vermicelles. Elle exporte au Japon, en Europe et ici.

Le sénateur Mercer : Dans la plupart de nos audiences, nous avons eu des discussions et entendu des témoins sur la question des ports intérieurs. Il me semble que l'industrie qui se prête le mieux au succès des ports intérieurs est une industrie qui est basée principalement dans l'Ouest canadien. Nous avons eu des exposés de la Ville de Regina proposant qu'il y ait un port intérieur à Regina.

It seems, from the layman's perspective, at least, that this may make some sense for the pulse industry. Would it make sense for there to be an inland port in Regina where processes would come together? The containers would be there, you would do the packaging, the trains would leave from Regina to Vancouver — assuming that you continue with your 60 per cent of product leaving from the West Coast; and then it arrives in Vancouver ready to load aboard the ships as opposed to having to be repackaged in Vancouver.

Mr. Cherewyk: I have spoken to the Saskatchewan Agrivision Corporation about this plan. They definitely have involved the people that need to be involved if something such as this is to be successful. The lead consultant is John Vickerman, from TranSystems Corporation, who was involved with the feasibility study at the Kansas City SmartPort.

The model exists; it is workable. Will it work in Canada? I could not tell you today whether I believe it will work. There is a lot of skepticism within the industry as to whether this type of inland port would work in Saskatchewan, primarily because of the wide range of stakeholders who would have to buy into this. It is not something the pulse industry could decide unilaterally — this is what we need, this will work — without having the buy-in and support from all the other stakeholders, who are necessary to make something such as that work. I feel that is where we are at now in terms of the minds of our industry: Where is that support? Show us that they are at the table saying that this will fly.

Senator Mercer: We are not just talking about inland ports, but about the entire transportation problem for pulse products. I get the impression, as we go through this study, that we — and that is the collective “we” of we Canadians, whether government, industry or John Q. Citizen — really do not have an appreciation for the fact that our transportation system is, as you have described it, like that of a third world country. There is a huge impediment to the growth of industries that are on the verge, as pulse is, of greatness. It is already great, but on the verge of being even greater. We have lots of land to grow lots of pulse products, and we have lots of markets, but our single biggest problem is not being able to deliver the products on time and of the quality that is meant to be received. Is that an accurate statement?

Mr. Cherewyk: It is very accurate. We only have to look at something as recent and specific as a strike, which is bringing our industry to its knees in the last week. Where is it in terms of attention from the media? It is buried on page 3 of the business section of *The Globe and Mail* and we do not hear about it on the national news; yet millions of dollars are lost every day. People are shutting their businesses and laying off employees because of this strike.

Il semble, du moins dans la perspective d'un non-initié, que cela est sensé pour l'industrie des légumineuses à grain. Serait-il sensé qu'il y ait un port intérieur à Regina où les divers processus pourraient se réunir? Les conteneurs seraient là, vous feriez l'emballage, les trains quitteraient Regina en direction de Vancouver — en supposant que vous continuiez avec votre pourcentage de 60 p. 100 du produit qui va vers la côte Ouest; et ensuite, le produit arrive à Vancouver prêt à être chargé à bord des navires plutôt que de devoir être réemballé à Vancouver.

M. Cherewyk : J'ai parlé à la Saskatchewan Agrivision Corporation de ce plan. Ils ont certainement fait appel aux personnes qu'il faut faire intervenir si l'on veut qu'un tel projet réussisse. Le consultant principal est John Vickerman, de TranSystem Corporation, qui a participé à l'étude de faisabilité du SmartPort de Kansas City.

Le modèle existe, il est faisable. Fonctionnera-il au Canada? Je ne pourrais pas vous dire aujourd'hui si je crois qu'il fonctionnera. Il y a beaucoup de scepticisme au sein de l'industrie pour ce qui est de savoir si ce type de port intérieur fonctionnerait en Saskatchewan, principalement à cause de la grande variété des intervenants qui devraient croire dans ce projet. Ce n'est pas quelque chose que l'industrie des légumineuses à grain peut décider unilatéralement — c'est ce qu'il nous faut, cela va fonctionner — sans avoir la participation et l'appui de tous les autres intervenants, qui sont nécessaires pour faire en sorte qu'une telle chose puisse fonctionner. J'estime que c'est là où nous en sommes à l'heure actuelle dans notre industrie : Où est cet appui? Montrez-nous que ces gens sont à la table et qu'ils disent que cela fonctionnera.

Le sénateur Mercer : Nous ne parlons pas uniquement des ports intérieurs, mais de l'ensemble du problème du transport des légumineuses à grain. J'ai l'impression, au fur et à mesure que nous avançons dans cette étude, que nous — et il s'agit d'un « nous » collectif canadien, qu'il s'agisse du gouvernement, de l'industrie ou de M. Untel le citoyen — ne comprenons pas vraiment le fait que notre système de transport rassemble, comme vous l'avez décrit, à celui d'un pays du tiers monde. Il s'agit d'un énorme obstacle à la croissance des industries qui sont sur le point, comme c'est le cas de l'industrie des légumineuses à grain, de devenir de grandes industries. Elle est déjà grande, mais elle est sur le point de devenir encore plus grande. Nous avons une grande superficie de terres pour faire croître beaucoup de légumineuses à grain, et nous avons beaucoup de marchés, mais notre plus grand problème, c'est de ne pas pouvoir livrer les produits à temps et dans la quantité prévue. Est-ce une affirmation exacte?

M. Cherewyk : Elle est très exacte. Il suffit de regarder quelque chose comme une grève récente et précise, qui a fait plier les genoux de notre industrie au cours de la dernière semaine. Où en parle-t-on dans les médias? Cette question est reléguée à la page 3 du cahier des affaires du journal *The Globe and Mail* et nous n'en entendons pas parler dans les bulletins de nouvelles nationaux; et pourtant, il se perd des millions de dollars tous les jours. Des gens ferment leur entreprise et mettent des employés à pied à cause de cette grève.

Mr. Bacon: If I may add a comment on that, we are a big country, and we have all kinds of business. The railway is involved in many kinds of business, but Pulse Canada is part of a coalition of shippers who share a concern; it is not just the pulse industry that is raising the concerns.

Certainly, we are not an industry that moves 50- and 100-car trains, but we play an important role for people at St. Jean Baptiste in Manitoba or many towns across rural areas of Ontario, Saskatchewan and Alberta. We want and need to see a transportation solution that works for bringing container traffic in from Asia to large distribution centres. We also want to see container ports that can move the wide range of products that Canadians produce.

We want to emphasize, in this presentation, that container ports are like the doorway out of an assembly plant. They are also an entrance into that assembly plant for product coming into Canada. We have tried to highlight that there are problems with the assembly line back behind the door. We need to fix those problems to justify an investment to make a better, bigger, more efficient door. If we do not fix some of those problems, we will not realize the potential value of making the investment at those gateways.

The Chairman: Are there other questions, senators?

Thank you very much for an interesting meeting. Feel free to send us more information if you feel that we need more information from your presentation tonight and the answers you gave us. As for the gentleman you mentioned, he has already contacted our clerk, so he will be invited to appear before us. Thank you again for your presence.

The committee adjourned.

OTTAWA, Tuesday, February 20, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m. to examine and report on the objectives, operation and governance of the Canadian Television Fund.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: I call the meeting to order. Today we have on our agenda to examine and report on the objectives, operation and governance of the Canadian Television Fund. As our witnesses, we have from the Canadian Television Fund, Mr. Barrett, Chairman of the Board. Ms. Creighton, President, Mr. Cardin, Vice-President, strategic planning and

M. Bacon : Si vous me permettez d'ajouter une observation, nous sommes un grand pays et nous avons toutes sortes d'entreprises. Les chemins de fer interviennent dans de nombreux types d'entreprises, mais Pulse Canada fait partie d'une coalition d'expéditeurs qui partagent une préoccupation; ce n'est pas uniquement l'industrie des légumineuses à grain qui soulève ces préoccupations.

Il est vrai que nous ne sommes pas une industrie qui déplace des trains de 50 ou 100 wagons, mais nous jouons un rôle important pour les gens de Saint-Jean-Baptiste au Manitoba ou de nombreuses villes dans les régions rurales de l'Ontario, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Nous voulons et avons besoin de voir une solution de transport qui fonctionne pour amener le trafic de conteneurs de l'Asie vers les grands centres de distribution. Nous voulons également voir des ports à conteneurs qui peuvent déplacer la grande variété de produits que les Canadiens produisent.

Dans cet exposé, nous voulions insister sur le fait que les ports à conteneurs sont comme la porte de sortie d'une usine de montage. Ils sont également une entrée dans l'usine de montage pour les produits qui arrivent au Canada. Nous avons essayé de mettre en relief le fait qu'il y a des problèmes avec la ligne de montage derrière la porte. Nous devons régler ces problèmes pour justifier un investissement visant à bâtir une porte plus grande, une porte meilleure et une porte plus efficace. Si nous ne réglons pas certains de ces problèmes, nous ne réaliserons pas la pleine valeur de ces investissements dans ces portes d'entrée.

La présidente : Y a-t-il d'autres questions, mesdames et messieurs?

Merci beaucoup de cette réunion intéressante. N'hésitez pas à nous faire parvenir plus d'information si vous estimez que nous avons besoin d'information en plus de celle qui était contenue dans votre exposé et dans vos réponses de ce soir. Quant au monsieur dont vous avez parlé, il a déjà contacté notre greffier, et il sera invité à comparaître devant nous. Merci encore une fois de votre présence.

La séance est levée.

OTTAWA, le mardi 20 février 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, afin d'examiner, pour en faire rapport, les objectifs, le fonctionnement et le mode de gouvernance du Fonds canadien de télévision.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Je déclare la séance ouverte. Nous avons à l'ordre du jour, aujourd'hui, pour en faire rapport, l'étude des objectifs, du fonctionnement et du mode de gouvernance du Fonds canadien de télévision. Nous entendrons des témoins du Fonds canadien de télévision, soit M. Barrett, président du Conseil, Mme Creighton, présidente, M. Cardin, vice-président,

stakeholders relations, Mr. Carter, member of the board of directors, Ms. Mirsky, member of the board of directors, and Ms. Corcoran, Director of Research. Welcome to our committee.

[Translation]

Douglas Barrett, Chairman of the Board, Canadian Television Fund: Thank you, Madam Chairman, for your invitation to appear before the Committee today. You have already introduced all of our members.

[English]

I would like to indicate that Ms. Mirsky, in addition to being a long time board member, has been Executive Director of the fund for 10 to 12 years and is a great supporter.

Mr. Carter was for a number of years the President of TQS Quebec. When he retired from that position, he was nominated to our board as an independent board member and serves in that capacity.

[Translation]

He has served as chairman of our finance committee for several years. He is now its vice-chairman.

[English]

Members of the committee, thank you for giving us the opportunity to appear before you this morning. Over the past few weeks, there has been much attention paid to the Canadian Television Fund. It has been said on a couple of occasions that the fund is a broken institution. Clearly, we do not agree with that statement.

There have been calls for a complete restructure of who we are and what we do. As a practical matter, we feel the fund is a well governed and managed institution. It is effective in both program delivery and administration. It manages a significant amount of public and private funding to the highest degree of fiduciary standards, and operates under guidelines and objectives contractually imposed by Canadian Heritage through our contribution agreement.

Our financial and program results are subject to close scrutiny and it has been confirmed that in its periodic examinations and independent reviews the CTF is performing well.

Numerous parties with differing interests make up the television industry. Approximately 10 overriding policy objectives govern CTF operations via the contribution agreement. Fortunately, we do not have to have all of our board meetings in the midst of a construction site, although it has happened from time to time.

Satisfying all parties and enacting the defined policy direction can be complex, requiring business expertise and strong governance. A 20-member board of directors governs

Planification stratégique et relations avec les intervenants, M. Carter, membre du conseil d'administration, Mme Mirsky, membre du conseil d'administration, et Mme Corcoran, directrice de la recherche. Soyez les bienvenus à notre comité.

[Français]

Douglas Barrett, président du conseil d'administration, Fonds canadien de télévision : Je vous remercie, madame la présidente, de votre invitation à comparaître aujourd'hui. Vous avez déjà présenté tous nos membres.

[Traduction]

J'aimerais signaler que Mme Mirsky, en plus d'être membre de longue date du conseil d'administration, a été directrice générale du Fonds pendant dix à 12 ans et en est un grand soutien.

M. Carter a été pendant plusieurs années président de TQS Québec. Lorsqu'il a pris sa retraite, il a été nommé à notre conseil comme membre indépendant et il siège à ce titre.

[Français]

Il a siégé en tant que président de notre comité des finances pendant plusieurs années. Il en est maintenant le vice-président.

[Traduction]

Membres du comité, merci de cette invitation à comparaître devant vous ce matin. Il a beaucoup été question dans l'actualité des dernières semaines du Fonds canadien de télévision. Plusieurs ont affirmé que le Fonds est une institution défectueuse. Nous ne sommes évidemment pas d'accord.

D'aucuns ont réclamé une restructuration complète de l'institution et de son mandat. Sur le plan pratique, nous estimons que le Fonds est une institution bien gouvernée et bien gérée. Il est efficace tant au niveau de l'exécution de ses programmes que de son administration. Il gère des sommes considérables provenant de sources tant publiques que privées, dans le respect des normes fiduciaires les plus strictes, et applique des lignes directrices et des objectifs qui lui sont contractuellement imposés par Patrimoine Canada au moyen de notre accord de contribution.

Les résultats de nos programmes et nos états financiers sont examinés à la loupe et divers examens périodiques et évaluations indépendantes du FCT ont confirmé son bon fonctionnement.

Le secteur télévisuel se compose de nombreuses parties ayant des intérêts divergents. L'accord de contribution impose au FCT une dizaine d'orientations stratégiques contraignantes. Heureusement, toutes les réunions de notre conseil d'administration ne se tiennent pas au milieu d'un chantier de construction, encore que cela soit déjà arrivé.

Il peut être compliqué de satisfaire toutes les parties tout en suivant les orientations stratégiques, et cela ne va pas sans un grand savoir-faire commercial et une bonne gouvernance. Le FCT

the CTF, bringing together the best the television industry has to offer and represents numerous stakeholder groups.

The Department of Canadian Heritage is the largest nominating body to our board of directors with five seats. Six of our directors are legally determined to be independent and have no commercial connection with the television business. Until recently, senior officers from both Shaw Communications Inc. and Quebecor Media Inc. have participated on the CTF board.

Strict rules govern conflict of interest practices. We have a permanent independent committee, comprised of all of our independent directors, who supervise and monitor an extensive conflict of interest policy. By the way, we see that one of the primary cornerstones of CTF is its ability to operate independent of commercial interests. Most importantly, a double majority of the independent board members and of the remaining stakeholder board members must pass all of the boards' substantive policy and financial decisions.

Valerie Creighton, President, Canadian Television Fund: The Canadian Television Fund is the largest funding source of television production in Canada after the tax credits. In 2005-06, the CTF invested more than \$249 million in Canadian production, creating 2,276 hours of quality new programming. During the past 10 years, the CTF has supported over 4,000 projects and contributed over \$2.2 billion to the production of Canadian television. This triggered \$7.4 billion in production budgets. This activity has generated more than 23,000 hours of Canadian content, delivered in prime time, to hundreds of millions of viewers. In 2004-05, the CTF distributed \$251 million in funding, which supported \$841 million in production and generated an estimated 22,400 full-time jobs.

In terms of return on investment, the CTF is far reaching and impressive. In 2005-06, every dollar invested triggered \$3.05 in production values. Those are made in every region of Canada, establishing both creative and technical professionalism throughout the country.

A rules-based program, including the market driven broadcaster performance envelopes, that we call BPEs and special initiatives, delivers CTF funding. In both of these programs, funds are paid directly to independent producers. The BPE program supports underrepresented genres on Canadian television in both official languages as well as Aboriginal languages. Prime time programs in the genres of drama, documentary, variety, performing arts, and children and youth programming are included.

est dirigé par un conseil d'administration de 20 membres et rassemble tout ce que le secteur télévisuel a de mieux à offrir et est représentatif de nombreux groupes intéressés.

Le ministère du Patrimoine canadien nomme le plus grand nombre de membres de notre conseil, avec cinq sièges. Six de nos administrateurs doivent légalement être indépendants et ne posséder aucun lien commercial avec des entreprises de télévision. Récemment, des hauts dirigeants de Shaw Communications Inc. et de Quebecor Media Inc. siégeaient au conseil du FCT.

Des règles strictes régissent nos pratiques en matière de conflit d'intérêts. Nous avons un comité permanent indépendant, formé de tous nos administrateurs indépendants, pour superviser et contrôler l'application d'une politique détaillée relative aux conflits d'intérêts. D'ailleurs, on peut constater que l'un des grands atouts du FCT est sa faculté de fonctionner indépendamment des intérêts commerciaux. En effet, toutes les décisions stratégiques et financières importantes doivent être approuvées par une double majorité, soit la majorité des membres indépendants du conseil et la majorité des membres restants représentant les intervenants.

Valerie Creighton, présidente, Fonds canadien de télévision : Le Fonds canadien de télévision est la première plus importante source de financement de la production télévisuelle au Canada, après les crédits d'impôt. En 2005-2006, le FCT a investi plus de 249 millions de dollars dans la production canadienne, créant 2 276 heures de nouvelles émissions de qualité. Au cours des dix dernières années, le FCT a appuyé plus de 4 000 projets et contribué plus de 2,2 milliards de dollars à la production d'émissions de télévision canadiennes. Cet apport a engendré des budgets de production de 7,4 milliards de dollars. Cette activité a produit plus de 23 000 heures de contenu canadien, diffusée aux heures de grande écoute à des centaines de millions de téléspectateurs. En 2004-2005, le FCT a distribué 251 millions de dollars, qui ont appuyé des productions à hauteur de 841 millions de dollars et généré le chiffre estimatif de 22 400 emplois à temps plein.

Pour ce qui est du rendement de l'investissement, les résultats du FCT sont impressionnants. En 2005-2006, chaque dollar investi a enclenché 3,05 \$ d'activités de production. Ces activités se déroulent dans toutes les régions du Canada et y établissent un professionnalisme tant créatif que technique.

Les fonds du FCT sont distribués selon un programme axé sur des règles, qui comprend les enveloppes de rendement du télédiffuseur et des initiatives spéciales. Dans les deux cas, les fonds sont versés directement à des producteurs indépendants. Le programme ERT soutient les genres sous-représentés à la télévision canadienne, dans les deux langues officielles ainsi que dans des langues autochtones. Il englobe aussi des émissions destinées aux heures de grande écoute dans des catégories telles que les dramatiques, les documentaires, les variétés, les arts d'interprétation et les émissions pour enfants et jeunes.

In 2005-06, 65 broadcasters were allocated envelopes which in turn supported 383 new productions. Special initiative programs support development of French language productions outside of Quebec, Aboriginal language productions, and versioning into other languages.

Kathy Corcoran, Director of Research, Canadian Television Fund: Despite an increasingly competitive environment, several Canadian programs have received more profile and attention than ever before, including many programs funded by the CTF. *Little Mosque on the Prairie* recently premiered on CBC with an average audience of over 2 million viewers. Subsequent airings of the program have stabilized with more than 1 million viewers each telecast.

Degrassi: The Next Generation, is a cult hit in Canada and the U.S., amongst teens and is near syndication in the U.S. *Da Vinci's Inquest*, currently in syndication in the U.S., draws 3 to 4 million viewers per week often winning its time period, and has now aired in over 100 countries.

In the category of children and youth programming, nine of the top 50 programs for children 2 to eleven years of age, are funded by the CTF.

[Translation]

Stéphane Cardin, Vice-President, Strategic Planning and Stakeholder Relations, Canadian Television Fund: Madame Chairman, due to lesser competition from American sources and less fragmentation of audiences, the Quebec market has had tremendous success with its domestically produced content. The CTF continues to play a very important role in sustaining the dominant position of Canadian produced content in this market. Based on viewers aged two and up, 10 out of the top 25 regularly scheduled programs in the Quebec francophone market were funded by the CTF, including *Le cœur a ses raisons*, *Annie et ses hommes* and *Casino*.

Furthermore, several successful CTF funded French language productions have won international acclaim, such as *Insectia* or *l'Odysée de l'espèce*. Others have been successfully sold nationally or internationally as formats, including *Le cœur a ses raisons*, *Rumeurs* and *Un gars, une fille*, which has been exported to more than 30 markets around the world and was the first Quebec television program to be adapted in the United States.

As for critical recognition, in 2005, almost half of the Gemini awards, 38 out of 75, went to productions funded by CTF. This includes, in the English language market, programs such as *Making the Cut*, *The Eleventh Hour* and *Beethoven's Hair*.

On the French language side, our productions have had even better critical acclaim. Almost two thirds of the Géméau awards, or 48 out of 74, were given to productions funded by CTF, including *Annie et ses hommes*, *Rumeurs* and *Ramdam*.

En 2005-2006, 65 radiodiffuseurs se sont ainsi vus allouer des enveloppes qui, à leur tour, ont appuyé 383 productions nouvelles. Les programmes d'initiatives spéciales soutiennent les productions de langue française hors Québec, les productions en langues autochtones et le doublage en d'autres langues.

Kathy Corcoran, directrice de la recherche, Fonds canadien de télévision : En dépit d'une concurrence de plus en plus vive, plusieurs émissions canadiennes ont obtenu une visibilité et suscité une attention sans précédents, dont de nombreuses émissions financées par le FCT. La CBC a récemment diffusé la première de *Little Mosque on the Prairie* avec un auditoire moyen de plus de deux millions de téléspectateurs. Les épisodes ultérieurs de la série se sont stabilisés à plus d'un million de téléspectateurs.

Degrassi : The Next Generation est une série culte au Canada, tout particulièrement parmi les adolescents, et est sur le point d'être offerte à un réseau d'abonnés aux États-Unis. *Da Vinci's Inquest*, actuellement diffusé aussi aux États-Unis, attire de trois à quatre millions de téléspectateurs par semaine, et arrive souvent en tête dans sa case horaire. L'émission est maintenant diffusée dans plus de 100 pays.

Dans la catégorie des émissions pour enfants et jeunes, neuf des 50 émissions les plus appréciées des enfants de deux à 11 ans sont financées par le FCT.

[Français]

Stéphane Cardin, vice-président, Politique stratégique et relations avec l'industrie, Fonds canadien de télévision : Madame la présidente, en raison de la concurrence moindre des sources américaines et de la fragmentation réduite des auditoires, le contenu produit nationalement a obtenu un grand succès auprès du marché québécois. Le FCT continue de jouer un rôle très important en soutenant la position dominante du contenu produit au Canada dans ce marché. En se basant sur les téléspectateurs âgés de deux ans et plus, parmi les 25 émissions les plus populaires programmées régulièrement, c'est-à-dire cinq diffusions ou plus pour le marché francophone québécois, dix de ces 25 émissions étaient financées par le FCT dont *Le cœur a ses raisons*, *Annie et ses hommes* et *Casino*.

Par ailleurs, plusieurs productions en langue française ayant obtenu un financement auprès du FCT ont été reconnues à l'échelle internationale, comme *Insectia* ou *l'Odysée de l'espèce*. Le format d'autres productions a été vendu à l'échelle nationale ou internationale et exporté dans plus de 30 marchés, comme *Le cœur a ses raisons*, *Rumeurs* et *Un gars, une fille*, qui est devenue la première émission télévisée québécoise à être adaptée aux États-Unis.

Du côté de la critique, en 2005, près de la moitié des prix Gemini, soit 38 sur 75, ont été accordés à des productions financées par le FCT. Ceci inclut, pour le marché de langue anglaise, les productions suivantes : *Making the Cut*, *The Eleventh Hour* et *Beethoven's Hair*.

Du côté francophone, les productions ont été encore mieux saluées par la critique. Près des deux-tiers des prix Géméau, soit 48 sur 74, ont été attribués à des productions financées par le FCT, dont *Annie et ses hommes*, *Rumeurs* et *Ramdam*.

Michel Carter, Member of the Board of Directors, Canadian Television Fund: Timely and consistent funding is crucial to the operation of the CTF and its ability to support the Canadian television production community as mandated and required. As such, it has been the practise of broadcasting distribution enterprises to make monthly contributions to the CTF, as per CRTC circular 427.

The entire CTF financing model is based on monthly cash flow injections from BDUs and payments from the Department of Canadian Heritage, combined with reserves and other contributions. CTF payments to producers happen throughout the year, according to the guidelines, and are critical to develop, maintain and complete Canadian productions. The recent announcement of Vidéotron to resume monthly payments is welcome news.

Furthermore, Mr. Shaw indicated this morning before the Standing Committee on Heritage that he too would resume his monthly payments. However, the impact of withholding CTF contributions by Shaw Communications continues to have a potentially devastating impact on the Canadian production community, especially as April to September is the traditional production cycle and broadcast cycles which require new Canadian content begin in September.

Deeply concerned about the industry's ability to manage a dramatic reduction at this critical time, the board has approved a financial plan that will enable the CTF to maintain financial support to all eligible productions for the remainder of fiscal 2006-07, ending on March 31. This will ensure that all projects currently on application will continue to be processed and all genres will receive equitable treatment.

The following demonstrates the impact on the CTF's funding due to the reduction in funding by Shaw Communications.

Assuming a full loss of Shaw contributions in fiscal 2006-07, the anticipated funding reduction would be 46.5 million dollars for 2007-08, the deficit recovery from 2006-07 would be 4.5 million dollars for a net total loss of 51 million dollars in 2007-08. This is a significant reduction, representing a decrease of 21 per cent from CTF's 2006-07 budget level and it is estimated that it will result in a loss of 113 million dollars in production volume in the English market and of 54 million dollars in the French market, for a total loss of 167 million dollars. This will lead to the loss of several thousand jobs in all sectors of the film and television production industry.

[English]

Sen. Tkachuk: I got lost on the \$51 million. Could you go back to that number?

Michel Carter, membre du conseil d'administration, Fonds canadien de télévision : Un financement opportun et constant est essentiel au bon fonctionnement du FCT et à sa capacité d'appuyer la communauté télévisuelle canadienne, telle que mandaté et requis. À ce titre, il est d'usage que les entreprises de distribution de radiodiffusion fassent des contributions mensuelles au FCT, conformément à la circulaire 427 du CRTC.

Le modèle financier du FCT est basé sur les entrées de fonds mensuelles des EDR et sur les versements du ministère du Patrimoine canadien, s'ajoutant au fonds de réserve et aux autres contributions. Les versements du FCT aux producteurs ont lieu tout au long de l'année, conformément aux principes directeurs. Ils sont essentiels pour développer, maintenir et achever des productions canadiennes. Nous avons été heureux d'apprendre la décision récente de Vidéotron de reprendre ses contributions mensuelles.

Par ailleurs, M. Shaw a indiqué ce matin, devant le Comité permanent du patrimoine, qu'il allait reprendre ses paiements mensuels. Cependant, l'impact potentiellement dévastateur du retrait des contributions de Shaw Communications continue de menacer la communauté des productions canadiennes. Les mois d'avril à septembre sont le cycle traditionnel de production et les cycles de diffusion, qui requièrent du nouveau contenu canadien, commencent en septembre.

Très préoccupé au sujet de la capacité de l'industrie de gérer une réduction spectaculaire à un moment critique comme celui-ci, le conseil a approuvé un plan financier qui permettra au FCT de maintenir son appui financier à toutes les productions admissibles jusqu'à la fin de l'exercice financier 2006-2007, c'est-à-dire jusqu'au 31 mars prochain. Cette mesure garantit que tous les projets ayant fait l'objet d'une demande continueront d'être analysés et que tous les types d'émissions seront traités de façon équitable.

Ce qui suit démontre l'impact réel sur le financement du FCT en raison de la réduction du financement de Shaw Communications.

En supposant la perte intégrale des contributions de Shaw pour l'exercice 2006-2007, la réduction prévue au financement serait de 46,5 millions de dollars pour 2007-2008, le redressement du déficit de 2006-2007 serait de 4,5 millions de dollars, pour manque total à gagner de 51 millions de dollars pour l'année 2007-2008. Cette réduction est significative. Il est estimé que cette diminution de 21 p. 100 par rapport au niveau budgétaire du FCT en 2006-2007 résultera en une perte de 113 millions de dollars en volume de production dans le marché de langue anglaise et de 54 millions de dollars en volume de production dans le marché de langue française, ce qui constitue une perte totale de 167 millions de dollars. Ceci résultera en la perte de plusieurs milliers d'emplois dans tous les secteurs de l'industrie de production télévisuelle.

[Traduction]

Le sénateur Tkachuk : Vous m'avez perdu avec les 51 millions de dollars. Pourriez-vous expliquer ce chiffre?

Mr. Carter: There is a potential loss of financing for the CTF of \$51 million for 2006-07. Since CTF is only one portion of the financing, the impact on total production is \$167 million. It is a three and one half to one ratio.

[Translation]

What will be the impact on Canadian audiences, on independent producers and on broadcasters? The number of unsupported productions in the next fiscal year will be 52 English language productions and 43 French language productions.

[English]

Mr. Barrett: From the board's perspective, we think we have a pretty good story to tell. The board is made up of tremendously interesting, intelligent and experienced individuals. The job we do is very tough and complicated, but we think we do it fairly well.

Our sense is that the real issue before the committee, and before the country, is not the state or performance of the CTF. We understand that Shaw and Vidéotron have concerns about the fund and some of those concerns are well worth discussing. Some of the concerns are principled and some of them relate to their own commercial interests.

Since our beginning, the CTF has been required to make its decisions in a manner completely free from the overriding financial interests of any particular stakeholder, group or corporate interest. The board is structured so there is no control group. No single member, including the Government of Canada, has the ability to control the votes on the floor. The job is to address the issues that we face in the best interests of the broadcasting and production system as a whole and, indeed, in the interests of all Canadians.

The real question to be addressed in this challenging situation is how the appropriate structures for publicly supported television production in this country are to be designed, and by whom. Is it to be the government, its ministers and officials plus the mandated regulator, or is it to be private stakeholder groups with the financial levers that have the capacity to drive the debate?

We all understand the television landscape is changing and there are new challenges to face, particularly at the fund. I would say that on our board of 20 people, we have a dozen or more people who are at the leading edge of all of the intelligent thinking on these new developments. That is a story that has not been properly told.

The CTF welcomes working through these challenges with Canadian Heritage, with the minister and with all stakeholder groups, as we have in the past. This will surely involve change. Nevertheless, the CTF has proven itself an incredibly flexible and

M. Carter : Il y a une perte potentielle de financement pour le FCT de 51 millions de dollars en 2006-2007. Puisque le FCT n'apporte qu'une partie du financement, l'impact total sur la production est de 167 millions de dollars. C'est un rapport de trois et demi à un.

[Français]

Quel en sera l'impact sur les auditoires canadiens, les producteurs indépendants et les télédiffuseurs? Le nombre de productions non appuyées au cours du prochain exercice financier sera de 52 productions en langue anglaise et de 43 productions en langue française.

[Traduction]

M. Barrett : Selon l'optique du conseil, nous avons une assez belle histoire à raconter. Le conseil est composé de gens extrêmement intéressants, intelligents et expérimentés. Le travail que nous faisons est très difficile et compliqué, mais nous pensons l'accomplir plutôt bien.

Nous considérons que la véritable question qui se pose au comité et au pays n'est ni la situation ni le rendement du FCT. Nous comprenons que Shaw et Vidéotron aient exprimé certaines inquiétudes au sujet du Fonds et certaines méritent d'être débattues. Certaines de ces inquiétudes mettent en jeu les principes et d'autres sont liées à leurs intérêts commerciaux propres.

Depuis le début, le FCT a été tenu de prendre ses décisions d'une manière totalement indépendante des intérêts financiers de quelque intervenant, groupe ou entreprise que ce soit. Le conseil est structuré de façon à ce qu'il n'y ait pas de groupe de contrôle. Aucun membre individuel, et même pas le gouvernement du Canada, n'a le pouvoir de contrôler les votes exprimés au conseil. Le travail consiste à gérer les enjeux dans le but de servir les meilleurs intérêts du système de télédiffusion et de production dans son entier, et bien entendu dans l'intérêt de tous les Canadiens.

Nous croyons donc que la vraie question à se poser aujourd'hui est de savoir comment et par qui les structures appropriées de financement public de la production télévisuelle au Canada vont être conçues. Est-ce par le gouvernement, ses ministres et ses fonctionnaires, plus l'organisme de réglementation mandaté, ou bien est-ce par un groupe d'intervenants du secteur privé disposant de leviers financiers puissants?

Nous réalisons tous que le paysage télévisuel est en train de changer et que de nouveaux défis nous confrontent, particulièrement au Fonds. Je dirais qu'au sein de notre conseil de 20 membres nous en avons une douzaine ou plus qui sont à la pointe de toute la réflexion intelligente sur ces nouveaux développements. C'est là une histoire qui n'a pas été suffisamment racontée.

Le FCT est impatient de relever ces défis de concert avec Patrimoine canadien, avec la ministre et tous les groupes d'intervenants, comme il l'a déjà fait dans le passé. Cela supposera certainement des changements. Toutefois, le FCT

adaptive organization. It is an innovative and outstanding public policy instrument for the Government of Canada and all Canadians.

We have four recommendations that we made before the parliamentary committee, which I am happy to repeat here today. We have also brought along a fact package, which can also form the basis of questions. I can either give you the four recommendations or end the presentation here, as you wish.

The Chairman: Do you want to give it to us now? We have the fact sheet.

Mr. Barrett: Do you want me to cover off the recommendations?

The Chairman: Sure.

Senator Eyton: Whose recommendations are these?

Mr. Barrett: These are recommendations that come from the board of the fund. At one time or another, they all have been discussed by the board. We have had a strategic retreat recently and we feel comfortable that this would be a unanimous recommendation from our board.

Senator Eyton: Are these recent recommendations — within the last few weeks?

Mr. Barrett: As we go through each, I can identify the genealogy of some of them.

Senator Fox: Do Vidéotron and Shaw also subscribe to the recommendations?

Mr. Barrett: I would suggest they would not subscribe to the first recommendation. We have not had an opportunity to see what their comment might be on the second.

The Chairman: We will go through the lists, senators, and you will have the floor to ask questions.

Mr. Barrett: As has been written about in the press, there is an ambiguity in the CRTC regulator environment. For a dozen years, we have been receiving monthly payments from our broadcasting distribution undertakings, BDU, supporters. I do not think anyone appreciated that while the enforceable legal obligation was annual; the obligation to make monthly payments was less enforceable. We are recommending that the commission bake the monthly obligation into the regulations. I did not appreciate how important the monthly payments were to us. The entire cycle of television production in Canada occurs before the September/October payment date that normally comes up in an annual cycle. We are making that recommendation. With respect to your question, senator, that would be a recent view of the board because we have not been aware of its impact.

We see ourselves as an operating agency operating under a mandate from the Government of Canada, Canadian Heritage and a contract. In that contract there are overriding policy directives given to us. Those public policy directives are from

s'est révélé un organisme incroyable flexible et adaptable. Il est un instrument doté d'une capacité d'innovation remarquable au service du gouvernement du Canada et de tous les Canadiens.

Nous avons formulé quatre recommandations au comité parlementaire, que je me fais un plaisir de répéter ici aujourd'hui. Nous avons également apporté une documentation qui pourrait aussi alimenter vos questions. Je peux soit vous présenter les quatre recommandations maintenant soit attendre jusqu'à la fin, si vous le souhaitez.

La présidente : Voulez-vous nous les donner maintenant? Nous avons la fiche de renseignements.

M. Barrett : Souhaitez-vous que je passe en revue les recommandations?

La présidente : Certainement.

Le sénateur Eyton : De qui sont ces recommandations?

M. Barrett : Ce sont les recommandations du conseil d'administration du Fonds. Elles ont toutes été débattues par le conseil à un moment ou à un autre. Nous avons tenu récemment une journée de réflexion stratégique et nous pensons pouvoir dire qu'il s'agit là de recommandations unanimes du conseil.

Le sénateur Eyton : S'agit-il là de recommandations récentes, de ces dernières semaines?

M. Barrett : Je pourrais indiquer au fur et à mesure la généalogie de chacune.

Le sénateur Fox : Est-ce que Vidéotron et Shaw souscrivent également à ces recommandations?

M. Barrett : Je dirais qu'elles ne souscrivent pas à la première. Nous n'avons pas eu la possibilité de déterminer leur position sur la deuxième.

La présidente : Nous allons suivre les listes, sénateurs, et vous aurez la parole pour poser vos questions.

M. Barrett : Comme on a pu le lire dans la presse, il existe une ambiguïté dans le cadre réglementaire du CRTC. Pendant une douzaine d'années, nous avons touché mensuellement les contributions de nos entreprises de distribution de radiodiffusion, les EDR. Je crois que nul n'avait vraiment réalisé que si l'obligation légalement exécutoire était annuelle, celle d'effectuer des versements mensuels l'était moins. Nous recommandons que le CRTC incorpore l'obligation mensuelle dans le règlement. Je ne réalisais pas à quel point les versements mensuels sont importants pour nous. Tout le cycle de la production télévisuelle au Canada s'effectue avant la date de paiement de septembre/octobre, qui serait celle d'un cycle annuel. Nous formulons cette recommandation. Pour répondre à votre question, sénateur, c'est là un avis formulé récemment par le conseil car nous n'avions pas conscience du problème auparavant.

Nous nous considérons comme un organe d'exécution fonctionnant conformément à un mandat du gouvernement du Canada, de Patrimoine canadien, et à un contrat. Dans ce contrat nous sont imposées des orientations stratégiques contraignantes.

the government and reflect the priority of the Government of Canada in the expenditure of the public funds.

Because the BDU community is also a supporter of the fund, we see a proper debate going on about the mandate of the fund at the level of the minister and the government among the various funding parties. We have a very detailed operational job to do, and we do not think any individual funder, including the government, should interfere in that job. We are delighted that over a decade the government has found that nice spot where it has given us the policy directions, audited our performance against those policy directions, and then left us alone to do our work in conjunction with our stakeholders.

We feel there is an opportunity for a real debate at the mandate level. We would welcome it among the funders and welcome an opportunity to participate in it. That is where we think is the appropriate place for the dialogue.

We have had a situation for many years in which at the outset of the fund there were three cable seats and no seats for the direct-to-home, DTH, providers. That is because the satellite industry was not in existence. As the satellite industry established itself, we allocated a seat to the satellite companies and we asked that it be shared between Bell ExpressVu and Star Choice. They have never been able to work out an arrangement that would allow that seat to be filled. That seat has been vacant for three years. It is very disappointing to us and, frankly, very disappointing to at least one of the DTH providers.

As the satellite contribution to our revenues has grown, we think it is now proportionately appropriate for the DTH providers to have a second seat. We see this as an opportunity to resolve this issue of the two competitors not being able to decide how to allocate the seats among themselves. We recommend adding a second DTH seat to the board.

Trade organizations and various stakeholder groups nominate all of our board members, with the exception of the CBC. No private corporation has its own seat on the board by right. The broadcasters, for example, have a rotational arrangement that allows them to move through from time to time.

The CCTA is legally dissolving this summer. It has shut down its operation but technically, it remains in existence. We need some form of replacement nominating organization for the cable operation, the cable members and for the DTH members as well.

We need some time before our June annual meeting to figure out a solution to this problem of how to ensure that our cable and satellite members sit properly at our table. That is a defect in our bylaws.

The Chairman: I have a few questions and then I will give the floor to my colleagues.

Ces dernières émanent du gouvernement et reflètent les priorités du gouvernement du Canada concernant l'emploi des fonds publics.

Étant donné que le secteur privé télévisuel contribue également au Fonds, nous considérons comme normal qu'il se déroule un débat sur le mandat du Fonds entre les différentes parties au niveau du ministre et du gouvernement. Nous avons un travail d'exécution très détaillé à faire et nous ne pensons pas qu'un bailleur de fonds particulier, le gouvernement pas plus qu'un autre, ne devrait s'ingérer dans cette tâche. Nous avons été ravis pendant plus d'une dizaine d'années que le gouvernement ait trouvé le juste milieu consistant à nous donner des orientations stratégiques, à vérifier notre rendement à la lumière de ces orientations, et à nous laisser tranquilles à faire notre travail en conjonction avec nos intervenants.

Nous estimons qu'il y a place pour un débat réel au niveau du mandat. Nous serions ravis qu'il se déroule entre les bailleurs de fonds et d'avoir la possibilité d'y participer. C'est là où nous pensons que se situe le lieu approprié du dialogue.

Nous avons eu une situation, pendant de nombreuses années, depuis le début du Fonds, telle qu'il y avait trois sièges pour les câblodistributeurs et pas de siège pour les distributeurs TDD, la télévision directe à domicile par satellite. C'est dû au fait qu'alors l'industrie de distribution par satellite n'existait pas. Au fur et à mesure que celle-ci s'est développée, nous avons alloué un siège aux sociétés de satellite et nous avons demandé que Bell ExpressVu et Star Choice se le partagent. Ces dernières n'ont jamais réussi à s'entendre sur la façon d'occuper ce siège, si bien qu'il est vacant depuis trois ans. C'est très décevant pour nous et, franchement, très décevant pour au moins l'un des distributeurs de TDD.

Avec l'accroissement de la contribution des satellites à nos revenus, nous pensons qu'il est approprié, afin de respecter les proportions, de donner un deuxième siège aux distributeurs TDD. Nous pensons que c'est là une occasion de régler la difficulté des deux concurrents à décider comment se répartir les sièges. Nous recommandons d'ajouter un deuxième siège de TDD au conseil.

Les organisations professionnelles et les divers groupes d'intervenants désignent tous nos administrateurs, ce qui exclut la SRC. Aucune société privée n'a droit à son propre siège au conseil. Les radiodiffuseurs, par exemple, ont passé entre eux un accord de rotation qui leur permet d'occuper un siège temporairement.

L'ACTC va être légalement dissoute cet été. Elle a typiquement déjà fermé ses portes, mais subsiste légalement. Nous avons besoin d'un mécanisme de nomination des représentants du câble, ainsi que des représentants de la TDD.

Il nous faut un peu de temps avant notre assemblée annuelle de juin pour trouver une solution à ce problème afin d'assurer que les représentants du câble et des satellites à notre conseil soient désignés en bonne et due forme. Il y a là une lacune dans notre règlement.

La présidente : J'ai quelques questions et je céderai ensuite la parole à mes collègues.

[Translation]

One of the main arguments made by the fund's critics is the fact that it is slow to adapt to the new reality in the television industry. The fragmentation of audiences of traditional channels has now become irreversible and will even increase in the coming years.

Competition is not only coming from specialty channels. In the United States, new distribution platforms of television products are becoming more and more important and more and more people will download from the Web the shows they want to watch when they want to watch them.

Does the fund consider developing a strategy in order to adapt its policies to realities such as the downloading of shows from the Internet, video on demand which is a very interesting platform for cable companies, or even the use of television products on mobile devices such as iPods?

[English]

Mr. Barrett: That is a very good question. Of course the answer is, yes, but there are some complexities that we must deal with.

First of all, the whole area of the new platform is charged with uncertainty and insecurity because nobody knows where it is going. We have public funds, and we cannot be out ahead of where everybody is going on this. We must be cautious in our approach. Of course, we are discussing it seriously. It has been the subject of tremendous debate at our board table.

We are also mindful of the fact that there is no business model out there that would allow us to examine, or assess in an appropriate manner, how we may participate properly. The fact that there is no business model has produced an eight-week ACTRA strike and the failure of the strike to wrap up last Friday afternoon is precisely around the issue of the disagreement of the American studios over how this issue will be resolved. We are not alone in this struggle with trying to figure our way through this.

We have steadfastly approached this on the basis that we are not here to do the commercial bidding of any individual corporate entity. We have had, on many occasions before, our stakeholder groups tell us it is in their commercial interests to take a step in a particular direction. We have said no because it is our job to stand up and say no, where the interests of a particular corporate entity is driving public policy discussion.

I point out that all of the other major broadcasters in Canada are at our table now or have been in the past and they are content to work with us in terms of working through this debate. They are not saying the same things as Vidéotron and Shaw.

[Français]

L'un des principaux arguments des détracteurs du Fonds, c'est le retard à adapter ses politiques à la nouvelle réalité dans le secteur de la télévision. La fragmentation de l'auditoire des chaînes traditionnelles est dorénavant un phénomène irréversible qui s'accroîtra dans les années à venir.

La concurrence n'émane pas seulement des chaînes spécialisées. Aux États-Unis on constate que de plus en plus, les nouvelles plateformes de diffusion des produits télévisuels prennent de l'importance et que de plus en plus de gens vont télécharger sur des sites Web leurs émissions pour les regarder quand bon leur semblera.

Est-ce que le Fonds envisage le développement d'une stratégie pour adapter ses politiques à certaines réalités telles le téléchargement d'émissions à partir d'Internet, la vidéo sur demande qui représente une plateforme intéressante pour les câblodistributeurs, ou encore l'utilisation de produits télévisuels sur des appareils mobiles comme iPod?

[Traduction]

M. Barrett : C'est une très bonne question. Bien entendu, la réponse est oui, mais nous faisons face à certaines complexités.

Premièrement, toute la question de la nouvelle plate-forme est entourée d'incertitude et d'insécurité car nul ne sait vraiment vers quoi l'on se dirige. Nous vivons sur les fonds publics et nous ne pouvons devancer tous les autres. Nous devons adopter une approche prudente. Bien entendu, nous en discutons sérieusement. Cela a fait l'objet de vifs débats autour de la table de notre conseil.

Nous réalisons également qu'il n'existe pas de modèle commercial sur la base duquel nous pourrions évaluer correctement comment nous pourrions légitimement participer. Le fait qu'il n'existe pas de modèle commercial est à l'origine de la grève de l'ACTRA qui dure depuis huit semaines, et si un règlement n'a pas pu intervenir vendredi dernier c'est précisément à cause du désaccord entre les studios américains à cet égard. Nous ne sommes pas seuls à avoir du mal à discerner l'avenir sur ce plan.

Nous avons constamment abordé la question en partant du principe que nous ne sommes pas là pour servir l'intérêt commercial d'une société individuelle donnée. À bien des reprises dans le passé nos groupes d'intervenants nous ont fait savoir qu'il serait dans leur intérêt de nous engager dans une certaine voie. Nous avons toujours dit non car c'est notre rôle de tenir bon et de dire non chaque fois que les intérêts d'une entité commerciale donnée prétendent déterminer la politique publique.

Je fais remarquer que tous les autres grands radiodiffuseurs canadiens sont aujourd'hui à notre table ou l'ont été dans le passé et sont satisfaits de collaborer avec nous pour trouver un chemin à travers ce débat. Ils ne disent pas les mêmes choses que Vidéotron et Shaw.

Finally, and most importantly, we have a finite number of resources. Canadians still go home every night and watch Canadian prime time television programs. They do it on big screens. They have yet to go away in droves and view these programs on their telephones or on internet.

Our mandate is to support the production of television programming for prime time on Canadian television networks licensed by the CRTC in Canada; that is our job. While we need to explore all ways of incorporating the new technologies, we are very mindful of cannibalizing the resources available for our main operations.

This is not a plug, but if additional resources were made available, we would welcome the opportunity to investigate and experiment in other aspects of the business. For the moment, though, every dollar we get goes on the air in the year we receive it. We spend 99 per cent of our funds in the year we receive them. We spend the money on prime time high-quality television programming for Canadians. This is not a question of burying our heads in the sand. This is a question of managing public resources in a manner that reflects the job we have been given to do under our contract with the government.

[Translation]

The Chairman: Canada is lagging behind the United States in the area of high definition programming. How does the fund contribute to producing high definition programs? Do you have a policy in this regard?

[English]

Ms. Creighton: In our contribution agreement, we have an objective of looking towards the production of HD television. The fund to date has not set a specific policy or a specific target. In 2006-07, we had a 35 per cent increase in HD production. That increase is in the absence of any particular policy. With the new contribution agreement that was just signed with government, it is definitely a target. We will be looking to discuss with the board a strategic objective for that target in this coming year.

Senator Johnson: I want to ask you a question about the 11 years you have been in existence. For the record, can you tell us about the Canadian television productions that you fund? How successful have they been compared to before you were in existence? You say you generate \$3.50 for every \$1 of production value. How do you evaluate how much more Canadian content is being watched?

Ms. Creighton: We have noticed that audiences for Canadian television are increasing. I will have Ms. Corcoran speak to those details. We see the difference in the number of productions and the volume of production that comes from the independent sector. The most telling point by which we can measure is in the results, the achievements, awards, and the international sales of television production.

Enfin, et surtout, nos ressources sont limitées. Les Canadiens rentrent toujours chez eux le soir et regardent des émissions canadiennes aux heures de grande écoute. Ils les regardent sur de grands écrans. Ils ne sont pas encore des multitudes à regarder ces émissions sur leur téléphone ou sur Internet.

Notre mandat est d'appuyer la production d'émissions pour les heures de grande écoute sur les réseaux de télévision canadiens licenciés par le CRTC au Canada. C'est là notre mission. S'il nous faut explorer tous les moyens d'intégrer les technologies nouvelles, nous devons veiller à ne pas détourner les ressources disponibles pour notre tâche principale.

Sans vouloir mendier, si nous disposions de ressources supplémentaires, nous serions ravis de faire des recherches et de mettre à l'essai d'autres activités. Mais pour le moment, chaque dollar que nous recevons est dépensé pour des émissions l'année même où nous le touchons. Nous dépensons 99 p. 100 de nos fonds dans l'année même. Nous dépensons l'argent pour des émissions de télévision de haute qualité destinées aux Canadiens et diffusées aux heures de grande écoute. Il ne s'agit pas de nous cacher la tête dans le sable. Il s'agit de gérer les ressources publiques conformément à la mission qui nous est donnée par notre contrat avec le gouvernement.

[Français]

Le président : Le Canada accuse un retard sur les États-Unis en ce qui concerne le passage à la diffusion d'émissions en format haute définition. Comment le Fonds contribue-t-il au passage à la production d'émissions en haute définition? Des politiques sont-elles prévues?

[Traduction]

Mme Creighton : Notre accord de contribution fixe l'objectif de viser la production d'émissions en format HD. Le Fonds n'a pas encore fixé de politique ou d'objectifs spécifiques. En 2006-2007, nous avons enregistré une augmentation de 35 p. 100 des productions en HD. Cet accroissement s'est fait en l'absence de toute politique particulière. Avec le nouvel accord de contribution qui vient d'être signé avec le gouvernement, cela devient un objectif. Nous verrons avec le conseil, au cours de l'année prochaine, à chiffrer un objectif stratégique.

Le sénateur Johnson : J'aimerais poser une question concernant vos 11 années d'existence. Pouvez-vous nous en dire plus au sujet des productions télévisuelles canadiennes que vous financez? Dans quelle mesure rencontrent-elles plus de succès qu'avant votre arrivée sur la scène? Vous dites que vous générez 3,50 \$ de valeur de production pour chaque dollar versé. Comment évaluez-vous le surcroît de contenu canadien vu par les téléspectateurs?

Mme Creighton : Nous avons remarqué que les auditoires de la télévision canadienne augmentent. Je demanderais à Mme Corcoran de vous donner les détails. Nous voyons la différence au niveau du nombre des productions et du volume de productions réalisées dans le secteur indépendant. Les meilleurs critères de mesure sont les résultats, c'est-à-dire les prix décernés et les ventes internationales d'émissions de télévision.

Senator Johnson: How are those sales, and where are they?

Ms. Creighton: They are all over the world.

Senator Johnson: Which is the most popular?

Ms. Creighton: Which country?

Senator Johnson: Which programs?

Ms. Creighton: *Degrassi: The Next Generation* is one. There was a production done many years ago called *Incredible Story Studio* that sold in countries all over the world.

Ms. Corcoran: We have seen great success in the kids' categories. Nine of the top 50 shows amongst kids two to 11 years are funded by CTF. This includes shows like *This is Daniel Cook*, *Franklin and Jane* and *the Dragon*. Many titles are doing very well in the kids' categories. As Mr. Cardin mentioned, there is also some of the programming in the Quebec market. Internationally, *Da Vinci's Inquest* is in syndication in the United States and it is doing extremely well. A number of shows, such as *Slings and Arrows*, are being picked up by the United States networks. However, in the U.S., with the proliferation of networks, there is not enough content to go on those networks, so they are looking to Canadian programs more and more to help fill their schedules and target their niche audiences. In Canada, as we know, there is a proliferation of channels. The channels have gone from zero to 60 in an hour and the audiences are fragmenting.

We are finding that audiences to Canadian programs are doing well in comparison. Although it is not funded by the CTF, *Corner Gas* is doing extreme well in the Canadian market, as is *Trailer Park Boys*. They have name recognition across the country, as does *Red Green*.

In terms of a reference point before the fund and after the fund, unfortunately, due to the complexities and limitations of the measurement systems with which we work, and we do work with the systems that are available to us through BBM and Nielsen, doing a retrospective analysis on funding to Canadian programming is next to impossible. However, in 2003-04, the CTF launched a coding initiative to have all programming in Canada coded by country of origin and genre so that we could start to study how programs of Canadian origin are doing versus foreign origin, et cetera. Right now, we have fairly detailed results for the 2003-04 broadcast year and expect detailed results for 2005-06 in the coming months.

Mr. Barrett: The way that television and feature film programming have been funded in Canada for decades has been that you would apply to a government agency, and the individuals at the government agency would choose the best possible production among competing applicants. They would then provide the funding, and you would send it into the market and see how it did. We do not use that model anymore. This actually speaks to our ability to go through dramatic change. We moved away from competition among programs to competition

Le sénateur Johnson : Quels sont ces chiffres de vente et où sont-ils réalisés?

Mme Creighton : Partout dans le monde.

Le sénateur Johnson : Quelles sont les plus populaires?

Mme Creighton : Quel pays?

Le sénateur Johnson : Quelles émissions?

Mme Creighton : *Degrassi : The Next Generation* en est une. Il y a de nombreuses années, une production intitulée *Incredible Story Studio* s'est vendue dans le monde entier.

Mme Corcoran : Nous avons beaucoup de succès dans les catégories enfantines. Neuf des 50 émissions les plus populaires pour enfants de deux à 11 ans ont été financées par le FCT. Cela comprend des séries telles que *This is Daniel Cook*, *Franklin et Jane* et *the Dragon*. De nombreux titres dans les catégories enfantines marchent très bien. Comme M. Cardin l'a mentionné, il y a aussi certaines émissions du marché québécois. À l'échelle internationale, *Da Vinci's Inquest* fait l'objet de souscriptions aux États-Unis et marche très fort. Un certain nombre d'émissions, telles que *Slings and Arrows*, sont achetées par des réseaux américains. Aux États-Unis, avec la prolifération des réseaux, il y a pénurie de contenu pour diffusion sur ces réseaux et ces derniers se tournent de plus en plus vers des émissions canadiennes pour remplir leur grille horaire et cibler leur auditoire particulier. Au Canada aussi, comme on sait, il y a une prolifération de chaînes. Ces dernières sont passées de zéro à 60 en l'espace d'une heure et les auditoires se fragmentent.

Nous constatons que les auditoires des émissions canadiennes se maintiennent, par comparaison. Sans être financés par le FCT, *Corner Gas* marche extrêmement bien sur le marché canadien, tout comme *Trailer Park Boys*. Ces émissions ont une image de marque dans tout le pays, tout comme *Red Green*.

Pour ce qui est d'une comparaison entre la période avant le Fonds et celle après, malheureusement, en raison des complexités et limitations des systèmes de mesure avec lesquels nous travaillons — et nous utilisons ceux qui nous sont offerts par BBM et Nielsen — une analyse rétrospective du financement de la programmation canadienne est quasiment impossible. Cependant, en 2003-2004, le FCT a lancé une initiative de codage qui fera que toute la programmation au Canada sera codée par pays d'origine et genre, ce qui nous permettra de commencer à étudier comment marchent les émissions d'origine canadienne par opposition aux émissions d'origine étrangère, et cetera. En ce moment, nous avons des résultats relativement détaillés pour l'année de radiodiffusion de 2003-2004 et nous attendons dans les prochains mois les résultats détaillés pour 2005-2006.

M. Barrett : De la façon dont la programmation télévisuelle et cinématographique de long-métrages a été financée au Canada pendant des décennies, vous présentiez une demande à un organisme gouvernemental dont les responsables choisissaient la meilleure production possible parmi les candidats. Ils fournissaient alors le financement, et on envoyait le produit sur le marché et on voyait quel était le résultat. Nous n'utilisons plus ce modèle. Cela témoigne de notre capacité à confronter d'énormes mutations. Nous avons abandonné la concurrence

among broadcasters for audiences. The whole idea that you would measure the success of a program that used public resources around how it did with audiences and so on is actually a new development that we introduced around 2002-03 under a former chair.

The first problem we ran into was that no one was coding or tracking how Canadian shows did and, in particular, how our shows were doing. In order to create this competitive situation, we had to build the infrastructure to achieve that goal. We really only have a couple of years in numbers under our belt, and there are still many kinks in the system.

Ms. Corcoran comes from a research background with a major Canadian broadcaster, and we are thrilled to have her. She has added huge value to what we do. When she came to work with us, she found fairly basic stuff because the whole language of competing for audiences in the public sector context was new for us.

Senator Johnson: In light of that, can you tell us about the concerns of Shaw and Vidéotron? They are not satisfied with you. The heart of the matter seems to be the fact that 37 per cent of the CTF's budget goes to the CBC/SRC. Could their issues be addressed by funding the public broadcast by different means than CTF, given that it is already funded?

Mr. Barrett: The 37 per cent number and obligation to support the CBC is part of our contribution agreement. It is not a decision. We have never discussed it at the board, ever. The advisability of funding the CBC is not something that we see as our job. The support of the CBC has been part of the exercise since the fund was initially created by Ms. Copps in 1996. That was baked in at the beginning. The government could choose to create a separate structure to support the CBC and move that money out from the CTF, but the commercial broadcasters would be left with the same number of resources and be left with a competitor not playing by the same ground rules. It is a complex question. If the government were to simply say that the CBC is ineligible to receive resources, there would be a massive financial crisis at the CBC. The cable operators are saying that they do not think the CBC should be eligible for the resources; they are not commenting on where CBC's resources should come from. They said the pool available for private broadcasters should be bigger by 37 per cent. That debate needs to occur at a governmental level.

Senator Johnson: The 37 per cent is the figure and it has never changed?

Ms. Creighton: That is the figure now. The 37 per cent is the CBC's envelope. That money does not go directly to the CBC. That is money that goes to independent producers who have a licence from the CBC.

entre émissions en faveur de la concurrence entre radiodiffuseurs pour les auditoires. Toute l'idée de mesurer le succès d'une émission réalisée sur fonds publics sur la base des cotes d'écoute et cetera est une nouveauté que nous avons introduite vers 2002-2003, sous l'ancien président.

Le premier problème que nous avons rencontré est que nul ne codait ou ne suivait la réussite des émissions canadiennes et, en particulier, les émissions financées par nous. Afin d'établir cette situation de concurrence, il nous a fallu mettre en place une infrastructure à cet effet. Mais nous n'avons que quelques années de chiffres à nous mettre sous la dent, et il reste encore de nombreux défauts dans le système.

Mme Corcoran a travaillé dans la recherche pour un grand radiodiffuseur canadien et nous sommes ravis de l'avoir avec nous. Elle nous apporte un concours précieux. Lorsqu'elle s'est jointe à nous, nous n'avions que des moyens très rudimentaires car tout le langage de la concurrence pour les auditoires dans le contexte du secteur public était nouveau pour nous.

Le sénateur Johnson : Pouvez-vous nous parler des doléances de Shaw et Vidéotron dans ce contexte? Ils ne sont pas satisfaits de vous. Le cœur du problème semble être que 37 p. 100 du budget du FCT va à CBC/SRC. Leurs objections pourraient-elles être réglées en finançant le radiodiffuseur public par des moyens autres que le FCT, étant donné que ce radiodiffuseur reçoit déjà des fonds publics autres?

M. Barrett : Le chiffre de 37 p. 100 et l'obligation de financer CBC fait partie de notre entente de contribution. Ce n'est pas une décision qui nous appartient. Nous n'en avons jamais discuté au conseil, jamais. Nous ne considérons pas comme de notre ressort l'opportunité de financer CBC. Le soutien de cette dernière fait partie intégrante de notre mission depuis la création initiale du Fonds par Mme Copps en 1996. Cela existe depuis le début. Le gouvernement pourrait choisir de créer une structure distincte pour soutenir CBC et retirer cet argent au FCT, mais les radiodiffuseurs commerciaux ne disposeraient pas de plus de ressources pour autant et se retrouveraient face à un concurrent qui ne jouerait pas selon les mêmes règles du jeu. C'est une question complexe. Si le gouvernement décrétait simplement que la Société Radio-Canada n'est plus admissible à ces ressources, cela déclencherait chez cette dernière une crise financière massive. Les câblodistributeurs disent qu'ils ne pensent pas que la SRC devrait être admissible à nos ressources mais sans indiquer d'où proviendraient celles de la SRC. Ils disent que les montants mis à la disposition des radiodiffuseurs privés devraient être accrus de 37 p. 100. C'est un débat qui doit se dérouler au niveau gouvernemental.

Le sénateur Johnson : Ce chiffre de 37 p. 100 n'a jamais varié?

Mme Creighton : C'est le chiffre actuel. Les 37 p. 100 représentent l'enveloppe de la SRC. Cet argent ne va pas directement à la SRC. C'est de l'argent versé aux producteurs indépendants détenant une licence de la SRC.

One of the subtleties in the conversation is that the CBC is the broadcaster that has the most available shelf space in prime time for Canadian shows. Independent producers often are not too fussy about where they get a broadcast licence as long as they can get it, get their show made and get it on the air.

Historically, the CBC has fluctuated in terms of the amount of money drawn from the fund for resources to independent producers who eventually air on CBC. It has been as high as 50 per cent in the history of the fund.

We do not have any intelligence as to how the 37 per cent amount was calculated. As Mr. Barrett said, it came to us as a directive in the contribution agreement. It is not money that goes to the CBC; it is for independent production.

Senator Johnson: It goes to independent producers?

Ms. Creighton: Independent producers get a licence from the CBC, which is money that helps them finance their show, and then it is aired on CBC. Quite often, other broadcasters would have second window and the program could be aired elsewhere.

Senator Johnson: Does the CTF decide the ratio funding? You have already explained the funding for CBC. Who makes the decision on the funding for Aboriginal, French and English projects?

Ms. Creighton: We do set out, at the beginning of the year, an overall program budget that defines how much money goes into each program. Other than that, we do not set a ratio in terms of the structure of financing. That is pretty well determined by the market.

Mr. Barrett: The support of the Aboriginal language programming is part of the contract. The allocation of funds as between French and English programming is part of the contract. The allocation of resources to the Francophonie in Quebec is part of the contract.

Ms. Creighton: If you look at "dependencies" in the appendix, you will see that there is an overall flow presentation of exactly where each percentage of the fund's money goes in terms of all the programming.

Senator Johnson: To confirm, you say you lost \$51 million in 2006-07, is that correct.

Mr. Cardin: That loss is for 2007-08.

Senator Johnson: Is that what you need?

Ms. Creighton: That is projected.

Senator Johnson: How much more money do you need?

Mr. Barrett: We are talking about the loss if the cable funds were not paid.

Ms. Creighton: That is just Shaw.

Mr. Barrett: Assuming at some point the government would want to enforce its regulations, if Shaw did not pay for whatever reason, we would need some form of bridge financing until the regulations were enforced.

L'une des subtilités dans ce discours est que la SRC est le radiodiffuseur qui a le plus de place disponible dans ses grilles de grande écoute pour des émissions canadiennes. Les producteurs indépendants souvent ne se préoccupent guère d'où vient une licence de diffusion, du moment qu'ils peuvent l'obtenir, réaliser l'émission et la faire passer à l'antenne.

Historiquement, les montants tirés par la SRC pour financer les productions indépendantes finissant par être diffusées sur la chaîne ont varié. La proportion a atteint jusqu'à 50 p. 100 à un certain moment.

Nous ne savons pas sur quelle base la proportion de 37 p. 100 a été fixée. Comme M. Barrett l'a dit, elle nous est imposée à titre de directive par l'accord de contribution. Ce n'est pas de l'argent qui va à la SRC, il est destiné à des producteurs indépendants.

Le sénateur Johnson : Il va à des producteurs indépendants?

Mme Creighton : Les producteurs indépendants obtiennent une licence de la SRC, qui représente de l'argent qui les aide à financer leur émission, laquelle est ensuite diffusée sur SRC. Très souvent, d'autres radiodiffuseurs ont une deuxième fenêtre et l'émission peut être diffusée ailleurs.

Le sénateur Johnson : Est-ce que le FCT décide de la proportion du financement? Vous avez déjà expliqué la part réservée à la SRC. Qui décide de la répartition des fonds entre les projets en langue autochtone, française et anglaise?

Mme Creighton : Nous établissons, au début de l'année, un budget d'ensemble qui définit combien d'argent est alloué à chaque programme. Hormis cela, nous ne fixons pas une proportion du point de vue de la structure de financement. Cela est déterminé à toutes fins pratiques par le marché.

M. Barrett : Le soutien aux émissions en langue autochtone est fixé par le contrat. La répartition des fonds entre la programmation de langue française et anglaise fait partie du contrat. L'attribution des ressources à la francophonie du Québec fait partie du contrat.

Mme Creighton : Si vous regardez sous « dépendances » à l'annexe, vous verrez une ventilation complète, en pourcentage, des montants distribués par le Fonds pour les diverses programmations.

Le sénateur Johnson : Pour confirmer, vous dites avoir perdu 51 millions de dollars en 2006-2007. Est-ce exact?

M. Cardin : C'est la perte pour 2007-2008.

Le sénateur Johnson : Est-ce là ce dont vous avez besoin?

Mme Creighton : C'est ce qui est projeté.

Le sénateur Johnson : Combien vous faut-il de plus?

M. Barrett : Il s'agit là du montant perdu si les câblodistributeurs ne versent pas leur part.

Mme Creighton : C'est juste la part de Shaw.

M. Barrett : À supposer que le gouvernement veuille imposer le respect de ses règlements, si Shaw refusait de payer pour quelque raison, il nous faudrait un financement intérimaire sous une forme ou une autre jusqu'à ce que le règlement soit appliqué.

Senator Munson: To follow up on that, we recognize that the Canadian Television Fund money goes to independent producers. What would happen to Canadian programming at the CBC if Vidéotron and Shaw decided not to pay?

Ms. Creighton: Right now, the pool of money that comes to the CTF is combined. We do not make a distinction in terms of the programming outcome between the cable revenue and the government revenue; it is all in one pot of money. Our guidelines, rules and regulations apply across the board.

If Shaw and Vidéotron, which are the two cable companies in question at the moment, determine that they were no longer willing to contribute to the fund and that that occurred in the next year, we know that there would be an impact of \$70 million to the overall system. If you wanted to draw an analogy to the CBC picture about 37 per cent of that would be reduced programming that independent producers would make that would be able to be broadcast for Canadians.

Senator Munson: Would independent producers go broke?

Ms. Creighton: Some would, yes.

Senator Munson: Shaw and Vidéotron have chosen to make this a very public battle. You have said, Mr. Barrett, that you understand Shaw and Vidéotron have concerns. I think it is bigger than just "concerns," they have chosen to make this a very big fight. It is as if the private broadcasters are trying to send the message that they do not want to play by these rules any more, yet the CRTC brought down the hammer. What kind of power did the CRTC have to change the minds of Vidéotron? You said something today about something happening with Shaw. What could the CRTC do to Vidéotron and Shaw if they did not play by the rules?

Mr. Barrett: The obligation under the broadcasting distribution undertaking regulations to pay, which appears annually, is firm and clear. The commission's legal authority to enforce those regulations is firm and clear. That would land us with their money, should the commission enforce its regulations some time in the mid-fall. That is way too late for us to maintain our operations.

What is going on is that the rather softer regulatory message embodied in the circular, which requires monthly payments, is the issue that is in debate at the moment. The commission is saying that if you would like to have a discussion about the role of the fund, fine. We at the fund have lived through 10 or 12 years of such discussions and are happy to welcome it. However, it is important that while we have that discussion you fulfil your legal obligations. It appears now both companies have said they would do that.

Senator Munson: What would happen to your group if broadcasters like Vidéotron and Shaw chose not to pay their money into this fund, which, from my perspective, seems to help out everybody in terms of Canadian content and the Canadian picture on Canadian television?

Le sénateur Munson : Pour rester sur le sujet, nous savons que l'argent du Fonds canadien de télévision va à des producteurs indépendants. Qu'advierait-il de la programmation canadienne de la SRC si Vidéotron et Shaw décidaient de ne plus payer?

Mme Creighton : Actuellement, toutes les contributions au FCT sont mises en commun. Nous ne faisons aucune distinction entre les revenus provenant du câble et ceux provenant du gouvernement sur le plan du financement de la production; tout va dans la même caisse. Nos lignes directrices, nos règles s'appliquent uniformément à tous.

Si Shaw et Vidéotron, qui sont les deux câblodistributeurs concernés en ce moment, décident qu'ils ne veulent plus contribuer au Fonds à partir de l'année prochaine, nous savons que l'impact sur le système d'ensemble serait de 70 millions de dollars. Si vous voulez savoir quelles en seraient les répercussions sur la SRC, il y aurait une réduction de 37 p. 100 des émissions réalisées par les producteurs indépendants pour diffusion aux Canadiens.

Le sénateur Munson : Est-ce que des producteurs indépendants feraient faillite?

Mme Creighton : Certains, oui.

Le sénateur Munson : Shaw et Vidéotron ont choisi de livrer bataille sous le regard du public. Vous avez dit, monsieur Barrett, comprendre que Shaw et Vidéotron nourrissent des préoccupations. Je pense que c'est plus que de simples « préoccupations », ils ont choisi de livrer une bataille retentissante. C'est comme si les radiodiffuseurs privés voulaient transmettre le message qu'ils ne veulent plus accepter ces règles du jeu, mais le CRTC a mis le holà. De quel pouvoir dispose le CRTC pour faire changer d'avis Vidéotron? Vous avez donné à entendre que des mesures seraient prises contre Shaw. Que peut faire le CRTC à Vidéotron et Shaw s'ils refusent de respecter les règles du jeu?

M. Barrett : L'obligation pour les entreprises de distribution de radiodiffusion de payer annuellement est ferme et claire. Le pouvoir légal du conseil d'appliquer ces règles est ferme et clair. Si le Conseil décide de recourir à la contrainte, nous aurons leur argent vers le milieu de l'automne. Ce sera beaucoup trop tard pour que nous puissions maintenir nos activités.

Ce qui fait l'objet du débat en ce moment, c'est l'obligation réglementaire beaucoup moins certaine, car elle se présente sous forme de circulaire, d'effectuer des versements mensuels. Le conseil dit que si vous voulez avoir une discussion sur le rôle du Fonds, très bien. Nous, au Fonds, n'avons cessé d'avoir de telles discussions et y sommes tout à fait préparés. Cependant, il importe, pendant que l'on discute, que chacun remplisse ses obligations légales. Il semble maintenant que les deux sociétés aient déclaré qu'elles le feraient.

Le sénateur Munson : Qu'arriverait-il à votre groupe si des radiodiffuseurs comme Vidéotron et Shaw choisissaient de ne pas verser leur contribution au Fonds qui, d'après ce que je peux voir, aide tout le monde à produire du contenu canadien pour la télévision canadienne?

Mr. Barrett: If we did not to receive funds from them at all, it would be a big hit to all of the stakeholder groups that receive support and to our operations. It is important to note that the minister has made a firm commitment to a two-year renewal. That pretty much ensures that the fund will exist. The question is whether we will exist with the former level of resources that we had or with a diminished level of resources.

The number of dollars that we receive from the Canadian government is exactly the same number we received in 1996. We have had some modest increases as the BDU revenues have increased, but the government support has remained steady. On a dollar-adjusted basis our resources are no higher than they were 10 years ago. Any diminution is a challenge for us.

Senator Tkachuk: You spend about \$250 million a year, is that correct? Of that, \$100 million comes from the government and \$150 million comes from the cable providers?

Mr. Cardin: Yes, that is correct.

Senator Tkachuk: Could you tell me, out of the \$150 million, who pays what?

Ms. Creighton: We could, we do not release that information publicly on a per broadcast distribution amount.

Senator Tkachuk: Why not?

Ms. Creighton: We do not publish those figures because of the competitive nature of that business.

Senator Tkachuk: Do they pay per household or is there some kind of formula?

Mr. Cardin: It is 5 per cent of their gross revenues. Therefore, by telling you how much each contributes we are telling you their gross revenues.

Senator Tkachuk: The government kicks in \$100 million and then the cable providers add another \$150 million. You say you invest the money, but do you get return on the money or is this just a grant? You do not make an investment; you really just spend the money.

Mr. Barrett: We do two things. The new CTF — and we have been through many changes in the past — is an amalgam of the original cable production fund and the television funding of Telefilm Canada. In fact, it is the television funding of Telefilm Canada that was originally created in 1984 by that gentlemen standing over there. That has wound its way forward. The Telefilm Canada money was essentially an investment in programs. The cable fund money was what we call a licence fee top-up. The idea was, provided a broadcaster put up enough money, and he or she had to stretch to put up that money, we would add value to it. If the broadcaster paid a high licence fee, we would add value to it. Our participation, for many of the projects, is a blend of this licence fee top-up and an investment.

M. Barrett : Si tout le monde ne versait pas sa part, ce serait un grave choc pour tous les groupes d'intervenants qui bénéficient de l'aide et pour nos activités. Il faut bien noter que le ministre a pris l'engagement ferme d'un renouvellement de deux ans. Cela garantit pratiquement que le Fonds va continuer d'exister. La question est de savoir si nous allons exister avec le niveau de ressources antérieur ou bien un niveau de ressources moindre.

Les versements du gouvernement canadien sont exactement du même montant qu'en 1996. Nous avons eu quelques majorations modestes des versements des EDR, mais l'apport gouvernemental est resté stagnant. Compte tenu de l'inflation, nos ressources ne sont pas supérieures à ce qu'elles étaient il y a dix ans. Toute baisse nous causerait des difficultés.

Le sénateur Tkachuk : Vous dépensez environ 250 millions de dollars par an, n'est-ce pas? Sur ce chiffre, 100 millions de dollars proviennent du gouvernement et 150 millions des câblodistributeurs?

M. Cardin : C'est exact.

Le sénateur Tkachuk : Pouvez-vous me dire qui paye combien, sur les 150 millions de dollars?

Mme Creighton : Nous le pourrions, mais nous ne rendons pas publics les chiffres par entreprises de distribution.

Le sénateur Tkachuk : Pourquoi pas?

Mme Creighton : Nous ne publions pas les chiffres en raison du caractère concurrentiel du secteur.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que leur part est calculée par ménage ou quelle est la formule?

M. Cardin : C'est 5 p. 100 de leurs recettes brutes. Par conséquent, en vous disant combien chacun contribue nous révélerions leur chiffre d'affaires.

Le sénateur Tkachuk : Le gouvernement contribue 100 millions de dollars et les câblodistributeurs 150 millions de dollars. Vous dites que vous investissez l'argent, mais est-ce un investissement qui rapporte ou simplement une subvention? Ce n'est pas réellement un investissement, vous ne faites que dépenser l'argent.

M. Barrett : Nous faisons deux choses. Le nouveau FCT — et nous sommes passés par toutes sortes de changements — est la fusion de l'ancien Fonds de production des câblodistributeurs et des crédits pour la télévision de Téléfilm Canada. De fait, le financement télévisuel de Téléfilm Canada a été initialement mis sur pied en 1984 par le monsieur qui se tient là-bas. Le mécanisme subsiste encore en partie. L'apport de Téléfilm Canada prenait principalement la forme d'une prise de participation aux émissions. L'apport du Fonds des câblodistributeurs prenait la forme de ce que nous appelons un complément aux droits de licence. L'idée était que, pourvu qu'un radiodiffuseur contribue suffisamment de sa poche, nous ajouterions un complément. Si le radiodiffuseur payait des droits de licence, nous ajoutions de la valeur en complétant. De nos jours, notre participation à nombre des projets constitue un mélange de complément de droits de licence et d'investissement.

Senator Tkachuk: I am still confused. Do you go to Telefilm first or to the broadcaster first? Let us say I want to do a television show. Outside of the fact that maybe I would go to a bank, borrow the money, and see if I could run a pilot that the stations would buy, I could also go to your fund and get cash, a grant or whatever to fund the project. Is that the way it works?

Ms. Creighton: That is correct. A producer will strike a budget for a project, depending on what he is trying to make. He will then go to a number of financing resources to try to raise money to produce that program. Some of sources might be the broadcaster first to develop a licence; some could be international pre-sales; some could be development financing from our organization, or international financing; and tax credits would be another major component. The broadcaster would put together a budget based on all of those things. When all of their financing is in place, the broadcaster comes to us. We are generally, the last in the financing line. As long as they have confirmed sources to produce that program, the fund will then make its contribution.

The recuperation on the programs has averaged between \$9 million and \$14 million a year. Those are primarily projects that have paid back their original production costs and have some revenue on top. Those revenues will flow back into the fund based on whatever percentage of investment we put in in the first place.

Senator Tkachuk: Out of the \$250 million, \$9 million comes back?

Ms. Creighton: Yes, between \$9 million and \$14 million comes back.

Senator Tkachuk: What was the origin policy decision for the CTF? Why do we have one? What was the policy decision that drove it?

Mr. Barrett: The fund was created in 1994 by fiat of the CRTC following a structural hearing. The context of the structural hearing surrounded two issues. One of the issues was sun setting the cap rate increases for cable companies; the other was adding value to the system. The hearing discussed the role the cable system should play in adding value to the system. The commission formulated the initial idea of a private non-profit corporation with directors, how the directors would be chosen, and so on. In 1996, following two years of a very successful track record, Ms. Copps indicated we were doing a good job and that she would like to add \$100 million and link CTF with the Telefilm program.

Senator Tkachuk: Originally, Ms. Corcoran was talking about the fragmentation in the television market. People do talk about that but they do not talk about the fact that we pay for that fragmentation. I used to get my television shows free. Advertisers paid for them. I put up my antenna, got three or four different stations and watched television. Now, I buy cable. No one gives it to me, I buy it. Every consumer pays for that cable. It is all paid to

Le sénateur Tkachuk : Je suis toujours confus. Dois-je aller voir Téléfilm d'abord ou bien le radiodiffuseur d'abord? Supposons que je veuille réaliser une émission de télévision. Hormis le fait que je pourrais contracter un emprunt bancaire pour produire une émission échantillon que les chaînes achèteraient, je pourrais aussi m'adresser à votre Fonds et obtenir du liquide, une subvention ou quelque chose du genre pour financer le projet. Est-ce ainsi que cela fonctionne?

Mme Creighton : C'est juste. Un producteur va décider d'un budget pour un projet, selon ce qu'il veut réaliser. Il va ensuite s'adresser à différentes sources de financement pour essayer de lever l'argent pour réaliser cette émission. Parmi les sources peut figurer le diffuseur, sous forme de droits de licence; les pré-ventes internationales peuvent être une autre source, tout comme le financement de développement provenant de notre organisation, ou un financement international; les crédits d'impôt sont un autre élément majeur. Le producteur dresse un budget sur la base de tous ces facteurs et lorsque le financement est en place, il s'adresse à nous. Nous sommes généralement le dernier de la ligne de financement. Du moment qu'il y a des sources confirmées pour produire l'émission, le Fonds apportera sa propre contribution.

Le taux de récupération sur les émissions se situe en moyenne entre 9 millions et 14 millions de dollars par an. Ce sont là principalement des projets qui ont remboursé leurs coûts de production initiaux et rapportent des bénéfices. Ces bénéfices retournent au Fonds en proportion du pourcentage du financement que nous avons alloué initialement.

Le sénateur Tkachuk : Sur les 250 millions de dollars, vous récupérez 9 millions de dollars?

Mme Creighton : Oui, entre 9 millions et 14 millions de dollars.

Le sénateur Tkachuk : Sur quoi était fondée la décision politique de créer le FCT? Pourquoi existe-t-il un FCT? Quelle a été la décision politique qui l'a créé?

M. Barrett : Le Fonds a été créé en 1994 par un décret du CRTC suite à une audience structurelle du CRTC. Deux aspects étaient en jeu lors de cette dernière. Le premier était la temporisation du plafonnement des augmentations de tarif des câblodistributeurs et l'autre était l'ajout de valeur au système. Lors de l'audience on a discuté du rôle que la câblodistribution devrait jouer sur le plan de l'ajout de valeur au système. Le Conseil a lancé initialement l'idée d'une société privée sans but lucratif, déterminé comment les administrateurs en seraient choisis, et cetera. En 1996, après deux années d'activité très fructueuses, Mme Copps a estimé que nous faisons un bon travail et décidé d'apporter 100 millions de dollars et de relier le FCT avec le programme de Téléfilm.

Le sénateur Tkachuk : Mme Corcoran a parlé tout à l'heure de la fragmentation du marché télévisuel. On parle de cela, mais on ne parle pas du fait que cette fragmentation nous coûte. Jadis, mes émissions de télévision étaient gratuites. Elles étaient payées par les annonceurs. J'installais mon antenne, recevais trois ou quatre chaînes et pouvais regarder la télévision. Maintenant, j'achète le câble. Personne ne me le fournit gratuitement, je dois

the Aboriginal channel, the CBC, or Newsworld, I will pay the cable company and they pay all these people. That is the way it works.

One would think that all of these cable companies receive cash to produce programs; otherwise, why would I be paying them? I have my own views in that I would prefer not to pay for about two thirds of them. I do not have a choice in that matter, because of bundling. Nonetheless, I must pay \$100 a month and so does every subscriber pay from \$40 to \$100 depending on how many channels he or she buys. That money supposedly to make programming, would be filtered down to my home, so I could watch your channel. That is a lot of money.

Why would they have to top it up with another 5 per cent? These cable companies, out of their cash flow, pay for programming to be used by who knows whom? What is the point of that? Why do they not just take the money and buy programming themselves. The money would still be there, whether they gave it to the government or kept it themselves, except that they would be making the decisions, rather than you.

Mr. Barrett: There is only one cable operator in the country who has a directly related subsidiary programming service. All of the other operators buy channels and have affiliation arrangements with the CBC and others. The cable operators do not actually use their money to make programs.

Senator Tkachuk: They are buying from channels that make that make programs, right?

Mr. Barrett: They are indeed, yes.

Senator Tkachuk: They are then reselling them to me.

Mr. Barrett: That is correct.

Senator Tkachuk: Why are we charging them 5 per cent for you to handout?

Mr. Barrett: Great question. Ten years ago, there was a lot of discussion within the system, on that structural issue. The programs that tell Canadian stories, the ones where you can see yourself in the show, are expensive shows. They are in a very limited number of genres and for more than 30 years, the federal government has been looking for ways to support the production of those programs. This is because a broadcaster, given a choice, could offer a less expensive American show. If they did Canadian shows, they could opt for less expensive or sports or news, and so on. In order to inject into the system high-end drama, variety, performing arts and documentary shows, which are not possible to make based on the size of the Canadian market, they have created a series of subsidy systems. I would argue that the CTF is the most successful variant. We have focused on a methodology that has us step back; we do not look at shows and decide which ones are good or not. We say we will support what the broadcasters want to buy and what the producers want to make. We let them make their market with each other. We have a series of eligibility filters, which says that they have to pay a lot of money for that show if they really want to make it. If they want to step up to the bar, we will support the making of that

l'acheter. Chaque consommateur paye pour ce câble. L'argent est redistribué par la société de câblodistribution à toutes les chaînes, la chaîne autochtone, CBC ou Newsworld. C'est ainsi que les choses fonctionnent.

On pourrait penser que tous ces câblodistributeurs prennent de l'argent pour produire des émissions; sinon, pourquoi les paierais-je? J'ai des goûts particuliers en ce sens que je préférerais ne pas payer pour environ deux tiers de ce que l'on voit à la télévision. Je n'ai pas ce choix, à cause du groupage des chaînes. Néanmoins, je dois payer 100 \$ par mois et chaque abonné paye de 40 \$ à 100 \$ selon le nombre de chaînes qu'il achète. Cet argent, destiné censément à réaliser des émissions, percolerait jusque chez moi, pour que je puisse regarder votre chaîne. Cela fait beaucoup d'argent.

Pourquoi devraient-ils rajouter 5 p. 100 de leur poche? Ces câblodistributeurs, sur leur chiffre d'affaires, paient pour des émissions qui seront utilisées par Dieu sait qui. À quoi cela sert-il? Pourquoi ne prendraient-ils pas cet argent et achèteraient-ils des émissions eux-mêmes. L'argent serait toujours là, qu'ils le donnent au gouvernement ou qu'ils le dépensent eux-mêmes, sauf qu'ils prendraient eux-mêmes les décisions, plutôt que vous.

M. Barrett: Il n'existe qu'un seul câblodistributeur dans le pays possédant une filiale directe de programmation. Tous les autres exploitants achètent des chaînes et ont des accords d'affiliation avec la SRC et d'autres. Les câblodistributeurs n'utilisent pas leur argent pour réaliser des émissions.

Le sénateur Tkachuk: Mais ils achètent les droits de diffusion à des chaînes qui réalisent les émissions, n'est-ce pas?

M. Barrett: Oui, effectivement.

Le sénateur Tkachuk: Et ils me revendent ces chaînes.

M. Barrett: C'est juste.

Le sénateur Tkachuk: Pourquoi leur prenons-nous 5 p. 100 pour que vous puissiez les distribuer?

M. Barrett: Bonne question. Il y a dix ans, il y a eu de longues discussions à l'intérieur du système sur cette question structurelle. Les émissions qui racontent les histoires canadiennes, celles qui reflètent l'auditoire canadien, coûtent cher à produire. On les trouve dans un nombre très limité de catégories et pendant plus de 30 ans le gouvernement fédéral a cherché des façons de soutenir la production de telles émissions. C'est dû au fait qu'un radiodiffuseur, s'il en a le choix, va offrir une émission américaine moins coûteuse. S'il diffuse une émission canadienne, il pourrait choisir des émissions moins coûteuses, telles que des émissions sportives ou d'information, et cetera. Afin d'injecter dans le système des émissions dramatiques, des variétés, des spectacles et documentaires de haute qualité, que la faible taille du marché canadien ne permet pas de réaliser, on a créé une série de systèmes de subventions. À mon avis, le FCT en est la variante la plus heureuse. En effet, nous avons mis au point une méthode qui nous donne du recul : nous n'évaluons pas les émissions pour décider lesquelles sont bonnes et lesquelles ne le sont pas. Nous disons que nous appuyons ce que les radiodiffuseurs veulent acheter et ce que les producteurs veulent réaliser. Nous les laissons établir leur marché entre eux. Nous avons une série de filtres d'admissibilité,

show. We have a narrow range of shows that we will fund in terms of genres and we require they all go on prime time. We are only supporting the stuff that goes into the greatest percentage of Canadian homes.

The view, over 30 years of the policy thinking, is that activity simply would not occur were it not for a mechanism like this one. The cable operators were asked to support the CTF by providing a small portion of their gross revenues.

Broadcasters were always asked to put 50 per cent to 60 per cent of their schedule into Canadian programming. The question was what to ask the distribution side, given that it does not operate on a schedule. The percentage of gross revenues is the public policy equivalent of the Canadian content regulations for Canadian broadcasters.

Senator Tkachuk: Maybe they would charge me less for my cable. It is possible.

The Chairman: That is a comment; not a question.

Mr. Barrett: I will take my wife's advice and not answer that question.

Senator Zimmer: Thank you chair, and thank you for your presentation Mr. Barrett. We share the same voice this morning. The 2005 report by the Auditor General stated that your board was charged with overseeing the implementation of unclear program objectives. It is noted that the board must balance sometimes-competing objectives; regionalism, linguistic balance, culture balance, while at the same time supporting the creation of high-quality programming. Based on that, how does the board determine the priorities in making their funding decisions?

Mr. Barrett: Great question. This is the heart of what is the toughest thing for us to do.

We start with admittedly broad stroke public policy objectives or drivers. Then we go to work each year with our management. This past summer, Ms. Creighton and her team crossed the country visiting dozens of communities and held sessions to hear from everyone. The communities told us what they thought we were doing right, and wrong. We have passionate advocates in the community, who let us know pretty much all the time, whether they think we are doing a good or a bad job. We have a cycle of meetings each year where we grapple with the thorny issues for the fiscal year starting April 1. We start dealing with those issues at a big board retreat, each year in September. We are six or seven months ahead of the curve. All of our thinking is constantly fine-tuning what we do to see if we can get it closer to the contractual objectives that the department has set for us and to the stakeholder's expectations.

qui disent qu'ils doivent contribuer eux-mêmes de grosses sommes à cette émission avant que nous mettions nous-mêmes la main à la poche. Nous avons un éventail limité de genres d'émissions que nous finançons et nous exigeons que toutes soient diffusées aux heures de grande écoute. Nous ne finançons que des émissions qui vont être diffusées dans un grand pourcentage de foyers canadiens.

Tout au long de 30 années de réflexion, la conclusion a toujours été que cette activité n'existerait tout simplement pas s'il n'y avait pas un mécanisme comme celui-ci. On a demandé aux câblodistributeurs de soutenir le FCT en versant une petite part de leurs recettes brutes.

On a toujours imposé aux radiodiffuseurs de consacrer de 50 à 60 p. 100 de leur grille horaire aux émissions canadiennes. La question était de savoir quoi demander aux câblodistributeurs, vu qu'ils n'ont pas de grille horaire. Le pourcentage du chiffre d'affaires est le pendant, du point de vue de la politique publique, de la réglementation du contenu canadien imposé aux radiodiffuseurs.

Le sénateur Tkachuk : Peut-être me feraient-ils payer moins pour mon câble. C'est possible.

La présidente : C'est un commentaire, pas une question.

M. Barrett : Je vais suivre le conseil de ma femme et ne pas répondre à cette question.

Le sénateur Zimmer : Merci, madame la présidente, et merci de votre exposé, monsieur Barrett. Nous avons la même voix ce matin. Le rapport de 2005 du vérificateur général estime que votre conseil est chargé de superviser la réalisation d'objectifs vagues. Il indique que le conseil doit concilier des objectifs parfois contradictoires en préservant un équilibre régional, linguistique et culturel tout en facilitant la création d'émissions de haute qualité. Dans ces conditions, comment le conseil détermine-t-il les priorités aux fins de ses décisions de financement?

M. Barrett : Excellente question. C'est justement là que réside notre plus grande difficulté.

Nous commençons avec des objectifs de politique publique ou des déterminants qui sont, certes, assez vagues. Ensuite nous nous mettons chaque année au travail avec notre direction. L'été dernier, Mme Creighton et son équipe ont sillonné le pays, visitant des douzaines de localités et y tenant des audiences pour écouter les avis de tous. Les collectivités nous ont donné leur avis sur ce que nous faisons bien et ce que nous faisons mal. Il y a des militants passionnés dans la collectivité qui réagissent constamment et nous font savoir si nous faisons un bon ou un mauvais travail. Nous avons un cycle de réunions chaque année où nous nous débattons avec les questions épineuses qui vont se poser lors du prochain exercice, qui commence le 1^{er} avril. Nous commençons la discussion sur ces questions à l'occasion d'une grande retraite du conseil que nous tenons chaque mois en septembre. Nous avons toujours six ou sept mois d'avance dans la planification. Notre réflexion vise à ajuster sans cesse ce que nous faisons de façon à nous rapprocher des objectifs contractuels que le ministère fixe pour nous et des attentes des intervenants.

I am not sure I can be more specific except to say that you have articulated what is the headline of our annual challenge. This is to wrestle this thing to the ground in some way.

Senator Zimmer: One of the complaints about your organization cited by Shaw and Quebecor is that there is a lack of funding for new media such as video on demand. How do you respond to that complaint?

Mr. Barrett: Video on demand is a little strange for us, as a board, because video on demand does not generally make programming. It just airs existing programming. Most of the other television channels have budgets that acquire programs, and they go out in the market seeking new programs each year.

Focusing on video on demand is a little tough for us. We are methodically working our way through the universe of high definition, web-based applications, iPods and so on. We are dealing with challenges for which there are no business models. We are dealing with challenges relating to the fact that Canadians have yet to veer away from conventional viewing methods. At what point do we start applying the resources?

We are really hard up against the fact that we only have the \$250 million and every penny of it is used. The challenge we face as a board is, to what extent are we prepared to cannibalize what we are already doing in order to invest in something new and unproven? If we are prepared to cannibalize, when is the right time to do it?

[Translation]

Senator Fox: As indicated on the first page of your document entitled *Quick Facts*, the Canadian Television Fund is a real success story. Over the years, it has greatly contributed to the success of Canadian television, especially in terms of Canadian programming and the use of creative resources, in Quebec as well as in the other provinces of Canada.

I would like clarification on one specific aspect, after which I want to return to your recommendations. On page 3 of your document you mention that the board is composed of different categories of members but you do not mention independent directors. How many are there and who are they?

[English]

Mr. Barrett: Our bylaws require that we have a minimum of five independent directors. This year, we have six, the minister has named four of them, and CAFTI named one. Mr. Carter is the nominee of that organization. The chairman is required to be independent and I am the chair. I am elected after all the other directors are elected. That gets us to six. Bruce Ryan is a financial CFO of an oil and gas business in Calgary. One of our requirements is that our audit and finance committee have a minimum number of people with financial sophistication, and Bruce Ryan meets that test. In the past, he had a connection with

Je ne suis pas sûr de pouvoir être plus précis, sinon pour dire que vous avez très bien résumé notre défi annuel, qui consiste justement à nous coltiner avec cette problématique.

Le sénateur Zimmer : L'une des doléances exprimées par Shaw et Quebecor au sujet de votre organisation est l'absence de financement pour des médias nouveaux tels que la vidéo-sur-demande. Que répondez-vous?

M. Barrett : La vidéo-sur-demande est un peu étrange à nos yeux car elle ne produit généralement pas d'émissions. Elle ne fait que diffuser des programmes existants. La plupart des autres chaînes de télévision ont des budgets pour acheter des émissions et s'adressent sur le marché chaque année en quête de nouvelles émissions.

Il nous est donc un peu difficile de focaliser sur la vidéo-sur-demande. Nous nous frayons méthodiquement un chemin à travers l'univers de la haute définition, des applications web, des iPods, et cetera. Nous relevons des défis pour lesquels il n'y a pas de modèles commerciaux. Nous nous attaquons à des défis liés au fait que les Canadiens n'ont pas encore renoncé aux modes de consommation conventionnels. À partir de quel moment commençons-nous à appliquer des ressources?

Nous butons réellement contre le fait que nous ne disposons que de 250 millions de dollars et que chaque sou est utilisé. La difficile question à laquelle nous, le conseil, devons répondre est de savoir dans quelle mesure nous allons cannibaliser ce que nous faisons déjà pour investir dans quelque chose de nouveau qui n'a pas fait ses preuves? Et si nous allons cannibaliser, quand est le bon moment pour cela?

[Français]

Le sénateur Fox : Comme vous l'avez indiqué à la première page de votre document intitulé *Quick Facts*, le Fonds canadien de télévision est un réel succès. Au fil des ans, il a contribué, de façon importante, au succès de la télévision canadienne, surtout en ce qui a trait à la production canadienne, à l'utilisation des ressources créatives, tant au Québec que dans les autres provinces canadiennes.

J'aimerais que vous m'éclairiez sur un détail en particulier, après quoi je reviendrai à vos recommandations. À la page 3 de votre document, vous indiquez que le conseil d'administration est composé d'une série de personnes. Toutefois, on ne mentionne pas les administrateurs indépendants. Combien y en a-t-il et qui sont-ils?

[Traduction]

M. Barrett : Notre règlement exige que nous ayons un minimum de cinq administrateurs indépendants. Cette année, nous en avons six. Le ministre en a nommé quatre et l'ACDEF en a nommé un, en la personne de M. Carter. Le président est tenu d'être indépendant et je suis le président. Je suis élu une fois élus tous les autres administrateurs. Cela nous donne six. Bruce Ryan est le directeur des finances d'une société de pétrole et de gaz de Calgary. L'une de nos contraintes est que notre comité de vérification et des finances doit comporter un nombre minimal de membres ayant des qualifications financières et Bruce Ryan

our business, but he does not have one now so he is independent. The assistant deputy minister of the department, Jean-Pierre Blais, is a director, and is treated as an independent. Laurie Ashton-Smith, legal counsel and the nominal president of the CCTA, has passed our independence test. A former CRTC commissioner, Gail Scott, is the last independent director. The Director General of Culture Montreal, Anne-Marie Jean, has been named by the minister.

[Translation]

Senator Fox: It seems to me the role of the independent directors is important for the credibility of the decisions made by your board. How are those independent directors chosen?

[English]

Mr. Barrett: It is open to any organization to nominate one of their members as an independent. Once they have said they think this person meets the independent tests, we require a form of written disclosure of all of that person's personal affairs and potential connections with the business and we follow a Bay Street-type protocol and template.

At the time of the annual election, each director is asked to leave the room and the remaining directors, both independent and non-independent, vote on whether that director has met the independence tests. There is a five- or six-page policy that identifies all of requirements of an independent director.

[Translation]

Senator Fox: Is there a consensus in the community about the appointment process of the independent directors?

Mr. Barrett: There is no issue with the selection mode.

Senator Fox: These people play a very important role in solving conflicts.

Let me follow up on your recommendations. We were all surprised when Vidéotron and Shaw Communications announced they would withdraw their contributions. We would like to ensure the problem will be solved once and for all. I understand from your first recommendation that you need monthly payments. It seems to me that the CRTC has the authority to enforce that?

Mr. Barrett: Yes.

Senator Fox: You also recommend that the minister of Heritage establish a "Funder's Council." This committee would be separate from your board and be made up of companies such as Rogers, Shaw, Vidéotron, Cogeco and DTH companies that contribute to your fund, if I am not mistaken?

[English]

Mr. Barrett: Yes, the minister writes the biggest cheque and our board has discussed this at some length. Minister Oda and her predecessors through many years, by both parties that have been

remplit ce critère. Il a travaillé dans le passé dans le secteur télévisuel, mais ce n'est plus le cas aujourd'hui et il est donc indépendant. Le sous-ministre adjoint du ministère, Jean-Pierre Blais, est un administrateur et est traité comme indépendant. Laurie Ashton-Smith, conseillère juridique et présidente d'honneur de l'ACTC, remplit notre critère d'indépendance. Notre dernier administrateur indépendant est Gail Scott, une ancienne commissaire du CRTC. La directrice générale de Culture Montréal, Anne-Marie Jean, a été nommée par le ministre.

[Français]

Le sénateur Fox : Le rôle des administrateurs indépendants me semble important pour la crédibilité des décisions prises par votre conseil. Comment choisit-on les administrateurs indépendants?

[Traduction]

M. Barrett : Toute organisation a loisir de nommer l'un de ses membres comme indépendant. Une fois qu'elle déclare considérer que cette personne remplit les conditions d'indépendance, nous exigeons que cette personne déclare par écrit toutes ses affaires personnelles et ses liens potentiels avec le secteur et nous suivons pour cela un protocole et un gabarit de type Bay Street.

Au moment de l'élection annuelle, chaque administrateur est invité à quitter la salle et les administrateurs restants, tant indépendants que non indépendants, votent pour décider si cet administrateur remplit les critères d'indépendance. Nous avons une politique de cinq ou six pages qui décrit toutes les exigences pour être un administrateur indépendant.

[Français]

Le sénateur Fox : Y a-t-il consensus dans la communauté sur la façon de choisir les directeurs indépendants?

M. Barrett : Il n'y a pas de problème avec le mode de sélection.

Le sénateur Fox : Ces personnes jouent un rôle très important dans les questions de conflits.

Revenons à vos recommandations. Nous avons tous été surpris lorsque Vidéotron et Shaw Communications ont annoncé qu'ils retireraient leurs contributions. On aimerait s'assurer que le problème soit réglé pour de bon. À la lumière de votre première recommandation, vous avez besoin de paiements mensuels. Il semble que le CRTC ait le pouvoir de trancher en la matière?

M. Barrett : Oui.

Le sénateur Fox : D'autre part, vous recommandez que le ministre du Patrimoine établisse un « Funders' Council ». Ce comité serait constitué à l'extérieur de votre conseil d'administration et regrouperait toutes les compagnies, telles Rogers, Shaw, Vidéotron, Cogeco et les diffuseurs par satellite, qui contribuent à votre Fonds, n'est-ce pas?

[Traduction]

M. Barrett : Oui, le ministre rédige le plus gros chèque et notre conseil en a assez longuement discuté. La ministre Oda et ses prédécesseurs au fil des ans, appartenant aux deux partis qui se

in government, have given suggestions as to what they would like to accomplish with the money. We think it is appropriate for the minister to hold a consultation process around that issue.

[Translation]

Senator Fox: I am not opposed to what you are saying. So this would be an advisory committee. However, there is no guarantee that all members of this committee would agree on how the Fund spends its money at the present time.

Mr. Barrett: No.

Senator Fox: So it would be a forum for venting more than anything else. There is no guarantee that this forum would lead to a consensus among all the funders.

In other words, do those four recommendations you made solve the problem? Could it be that the real problems are more fundamental than those are being discussed right now? Will Mr. Shaw and Péladeau accept that a percentage of the money goes to producers having a licence agreement with CBC? Is there not a risk that this issue will resurface constantly? And in the end, is this not a matter of policy? Do you not think the Minister of Canadian Heritage will have ultimately to settle the matter after hearing representations from the advisory committee, by saying that, all considered, 37 per cent of the funding will go to CBC/Radio-Canada? Because at the heart of the problem is the fact that money is reserved for CBC/Radio-Canada.

Mr. Barrett: You are right, this is somewhat at the heart of the problem.

[English]

The payments to the fund are obligatory under the regulatory environment. When we, as a board, make our decisions, we have a consultative process; but it is our fiduciary responsibility to make the decisions that fulfill our obligations under the contribution agreement.

I believe Mr. Shaw said publicly that there should be a separate contribution agreement between Shaw Communications Inc. and the fund, or to whatever fund is established. I ask you to imagine what would happen if every BDU operator had a separate contribution agreement, and where there were conflicting obligations to fulfill. We would be negotiating with our funders all the time.

How real is a consultative process? I guess it ends up being how open the government is to listening to the concerns. If I hear Mr. Shaw properly, his primary concern is one of accountability. We are a transparent organization; we do not have a problem in providing a full degree of accountability, particularly if there is a forum in which we could report from time to time.

sont succédé au gouvernement, ont formulé leurs suggestions sur ce qu'ils aimeraient voir accompli avec l'argent. Nous pensons qu'il est approprié que le ministre organise une consultation à ce sujet.

[Français]

Le sénateur Fox : Je ne conteste pas ce que vous dites. Effectivement, il s'agirait d'un comité consultatif. Toutefois, il n'est pas assuré que tous les membres de ce comité seraient d'accord sur la façon dont le Fonds débourse son argent en ce moment.

M. Barrett : Oui.

Le sénateur Fox : Il s'agirait alors d'un forum servant à ventiler plus qu'autre chose. Il n'est donc pas garanti que ce forum mènerait à un consensus auquel tous les contributeurs se rallieraient.

En d'autres mots, est-ce que les quatre recommandations que vous formulez règlent le problème? S'agit-il de problèmes plus fondamentaux que ceux dont on parle en ce moment? De quelle façon MM. Shaw et Péladeau accepteraient-ils qu'un pourcentage des fonds soient destinés à des producteurs détenant une licence de diffusion avec Radio-Canada? Ce problème ne risque-t-il pas de refaire surface constamment? Ultimement, n'est-ce pas là une question de politique? La ministre du Patrimoine ne devra-t-elle pas trancher, après avoir entendu les représentations du comité consultatif, en disant que, malgré tout, 37 p. 100 des fonds iront à CBC/Radio-Canada? Car le cœur du problème est lié au fait que l'argent va à Radio-Canada.

M. Barrett : Vous avez raison, c'est un peu le cœur du problème.

[Traduction]

Selon la réglementation, les versements au Fonds sont obligatoires. Lorsque nous, le conseil, prenons nos décisions, nous procédons à une consultation; mais il est de notre responsabilité fiduciaire de prendre les décisions requises pour remplir nos obligations en vertu de l'accord de contribution.

Je crois que M. Shaw a déclaré publiquement qu'il devrait y avoir un accord de contribution séparé entre Shaw Communications Inc. et le Fonds, ou tout autre fonds qui pourrait être établi. Essayez d'imaginer ce qui se passerait si chaque EDR avait un accord de contribution distinct et s'il y avait des obligations contradictoires dont il fallait s'acquitter. Nous passerions tout notre temps à négocier avec nos financiers.

Quelle est la valeur d'un mécanisme de consultation? Je suppose que tout dépend de la volonté du gouvernement d'écouter ses interlocuteurs. Si je comprends bien les propos de M. Shaw, la reddition de comptes est son souci principal. Nous sommes une organisation transparente, nous n'avons aucune difficulté à rendre pleinement compte de nos activités, particulièrement s'il existe un forum auquel nous pouvons rendre compte périodiquement.

You have hit the nail on the head. The question is who makes the policy? You should know that this organization, which is your organization — it is a quasi-governmental organization — sees its job as making policy free from commercial influence.

[Translation]

Senator Champagne: Thank you for appearing before us this morning and thank you for bringing some good news, such as that Shaw has finally decided to backtrack and to resume its monthly payments. I believe that for people throughout Canada — although I am more aware of what is happening in the Montreal area — this comes as a great relief. All the producers, directors, writers, actors, technicians and post-production people can now hope that an agreement will be found.

We should not talk about amounts of money going to CBC, but it is true that the number of programs produced with the funding that will eventually be broadcast on CBC are indeed a problem.

The report of the auditor general raises a number of concerns about the Canadian Television Fund and points out specifically that “the programs are broad and lack precision.” It will be necessary to sit down in order to provide greater clarity.

The same report points out that the composition of the board of directors is a potential source of conflicts of interest and that guidelines in this regard are not applied rigorously. Nominations to the board are made in part by Canadian Heritage but also, in part, by the industry. Where does the auditor general see a potential for conflicts of interest? Should we really believe that there are conflicts of interest?

[English]

Mr. Barrett: Like all auditors, the Auditor General assessed our organization at a particular point in time. One of the Auditor General’s principal recommendations was that the structure of the organization had to change because it had two boards and two administrations. By the time we received her report, the previous government had already directed us to reorganize ourselves under this new model and establish a unitary structure.

In that context, we also took quite a number of steps to beef up both the number of independent directors, the rigorousness with which they were selected and their role within the organization. We instituted the double majority policy.

From our perspective, by the time the Auditor General had released her report it was slightly out of date. I do believe the Auditor General herself would acknowledge her job is to focus on a snapshot in time and her office picked the time just before the implementation of all of these changes.

Vous avez mis le doigt sur le problème. La question est de savoir qui fait la politique? Vous devez savoir que notre organisation, qui est votre organisation — c’est une organisation quasi gouvernementale — considère qu’il lui incombe de formuler des politiques libres de toute influence commerciale.

[Français]

Le sénateur Champagne : Merci d’être là ce matin et merci également de nous apporter de bonnes nouvelles, comme celle que Shaw a finalement décidé de faire marche arrière et de recommencer à faire ses remises mensuelles. Je pense que pour bien des gens un peu partout au Canada — enfin, je suis peut-être plus consciente de ce qui se passe dans la région de Montréal — c’est un grand soupir de soulagement. Les producteurs, les réalisateurs, les auteurs, les comédiens, les techniciens, les gens de la post-production peuvent maintenant se dire qu’il s’agira de s’entendre.

Nous ne devrions pas parler des sommes d’argent qui vont à Radio-Canada, mais le nombre de productions faites avec des fonds qui, finalement, s’en vont à Radio-Canada pour diffusion est effectivement un problème.

Le rapport de la vérificatrice générale fait état d’inquiétudes concernant le Fonds canadien de télévision et mentionne que les objectifs du programme sont larges et manquent de précision. Il faudra s’asseoir ensemble et préciser cela.

Du même rapport ressort également le fait que la composition du conseil d’administration constitue une source potentielle de conflits d’intérêts et que les lignes directrices à cet égard ne sont pas appliquées rigoureusement. Les nominations viennent pourtant en partie du patrimoine, c’est vrai, mais aussi d’ailleurs dans l’industrie. Où la vérificatrice générale voit-elle cette possibilité d’un conflit d’intérêts? Peut-on vraiment croire qu’il y a des conflits d’intérêts?

[Traduction]

M. Barrett : La vérificatrice générale, comme tous les vérificateurs, s’est penchée sur notre organisation à un moment précis dans le temps. L’une de ses recommandations principales prévoyait de modifier la structure de l’organisation parce qu’elle avait deux conseils et deux administrations. Le temps que nous recevions son rapport, le gouvernement antérieur nous avait déjà ordonné de nous restructurer selon ce nouveau modèle et d’établir une structure unitaire.

Dans ce contexte, nous avons également pris un certain nombre de mesures consistant à accroître le nombre des administrateurs indépendants, la rigueur de leur sélection et leur rôle dans l’organisation. Nous avons instauré cette politique de la double majorité.

Selon notre point de vue, lorsqu’est paru le rapport de la vérificatrice générale, il était déjà légèrement dépassé. Je pense que la vérificatrice générale elle-même reconnaîtrait que son travail représente un instantané dans le temps et qu’il se trouve que son bureau a choisi le moment juste avant la mise en place de tous ces changements.

We do not want to say that the comment is incorrect. The structure of our board does have potential for conflict and we are working on improving our environment to manage it and to rigorously enforce the conflict of interest guidelines.

In the facts sheet, we have given you a list of all of the Auditor General's comments and all of our responses. We have completed our implementation.

One of Mr. Shaw's comments is that we conflicted out one of his directors on a point. I think the director actually declared his own conflict. We are rigorously enforcing our conflict of interest guidelines and we have obviously upset Mr. Shaw by the fact that we are doing what we have been told to do.

[Translation]

Mr. Carter: We have around the table at the board of directors of the Canadian Television Fund all the resources required to draft clear funding guidelines that will serve the industry well. We need around the table producers, broadcasters and all those people in order to get a clear picture of what we are doing, because television production is a very complex business. Having people from the industry at our table brings us the wealth of knowledge required for the proper operation of the Canadian Television Fund.

Again, as Senator Fox mentioned, the independent directors have a very important role in terms of governance. Whenever there is a real or apparent conflict of interest, those independent directors have to weigh the facts and make judgments, which they do outside the presence at the table of those who have a potential conflict.

I can assure you that I have experienced many boards of public corporations but that this one, in terms of governance, is probably the most rigorous I have ever seen. Conflict of interests are very well managed.

Senator Champagne: Very well. I am pleased to see this because it appears from the rants of Shaw and Vidéotron that they see governance as a problem. They also have another complaint — and I must say that I do not really agree with them — which is about the funding of programs that will attract a smaller audience and will be less popular than shows such as *Star Academy*.

I wonder if an agency such as the Canadian Television Fund should not make an effort to set aside a small percentage of its funding for programs that do not attract a large audience, that are more of a cultural character, such as shows dealing with the arts, whether visual arts or classical music or such. This would give people who want to produce such programs an opportunity to find a broadcaster and to get some funding from your organization.

Nous ne voulons pas dire que la remarque n'est pas judicieuse. La structure de notre conseil présente un potentiel de conflit et nous cherchons à améliorer notre environnement, à le gérer et à appliquer vigoureusement les lignes directrices relatives aux conflits d'intérêts.

Dans la feuille de renseignements, nous vous avons donné une liste de tous les commentaires de la vérificatrice générale et de toutes nos réponses. Nous avons parachevé notre mise en œuvre.

M. Shaw a dit que nous avions placé l'un de ces administrateurs en conflit d'intérêts sur un sujet donné. Je pense que cet administrateur a de lui-même déclaré son propre conflit. Nous appliquons rigoureusement les lignes directrices sur les conflits d'intérêts et nous avons manifestement fâché M. Shaw en faisant ce que l'on nous a dit de faire.

[Français]

M. Carter : Nous avons autour de la table du conseil d'administration du Fonds canadien de télévision toutes les ressources nécessaires pour pouvoir rédiger des directives de financement claires et qui fonctionnent dans l'industrie. Nous avons besoin des producteurs, des radiodiffuseurs et de toutes les personnes autour de la table pour bien comprendre ce que nous faisons, car la production télévisuelle est très complexe. Le fait qu'il y ait autour de la table des gens de l'industrie apporte donc une richesse de connaissances nécessaire au bon fonctionnement du Fonds canadien de télévision.

En termes de gouvernance, par ailleurs, comme le mentionnait le sénateur Fox, les directeurs indépendants ont une responsabilité importante. Chaque fois qu'il y a un conflit d'intérêts réel ou apparent, les directeurs indépendants font la juste part des choses et doivent porter des jugements en l'absence, autour de la table, de ceux qui sont en conflit.

Je peux vous assurer que j'en ai vu des fonctionnements de conseils d'administration de compagnies publiques, mais que celui-ci, en termes de gouvernance, est probablement le plus strict que j'ai connu. Les conflits d'intérêts y sont très bien encadrés.

Le sénateur Champagne : Tant mieux. Vous m'en voyez ravie parce que je voyais encore dans les récriminations de Shaw et de Vidéotron que la gouvernance était pour eux un problème. Il y a un autre sujet sur lequel ils se sont plaint — et je dois dire que je ne suis vraiment pas d'accord avec eux — c'est concernant le financement d'émissions qui attireraient sans doute moins de téléspectateurs qu'une émission de type *Star Académie*, et qui serait donc peut-être moins à caractère populaire.

Je me demande si un fonds comme le Fonds canadien de télévision ne doit pas justement faire un effort pour qu'il y ait un petit pourcentage, c'est-à-dire que certaines sommes soient mises de côté pour des émissions qui seraient peut-être moins à caractère populaire, peut-être davantage à caractère culturel, des émissions qui traiteraient par exemple de l'art, que ce soit de la peinture ou de la musique classique ou quoi que ce soit d'autre. Cela aurait pour but de donner à des gens qui voudraient justement produire des émissions de ce genre, la possibilité d'avoir un diffuseur et aussi d'avoir des sommes qui proviendraient de votre organisation.

As for the fact that you sometimes support productions that will draw few viewers — and this is one of their grievances — how can we get them to understand that a fund that receives 100 million dollars from the Canadian government every year should also support programs other than shows that cater to a very wide audience?

Mr. Cardin: I would say that in the mix of programs that we support some are directed to a wide audience and others are not.

As Mr. Barrett mentioned at the beginning, we need to stress that we have a system of envelopes. Therefore it is not the Canadian Television Fund that evaluates the value of productions and that carries out an assessment of their content. It is broadcasters who trigger the access to our funding.

That being said, among the broadcasters that benefit from our funding we have ARTV, Télé-Québec and Bravo just as much as TVA and Global. Therefore, the type of programs you mention, variety and performing arts for example, get support from the Canadian Television Fund. One of the functions of the fund is clearly to support the type of programs that we call in our lingo “unrepresented shows” whose production budgets are very high and which would simply not exist without a system of public support.

But it must also be said, and this answers in part the questions of Senator Johnson, that some of the programs in which we invest and for which we provide funding are tremendously successful, are profitable, achieve very high audience ratings and are financially successful at the international level, whether through the sale of the programs as such or, something which is more specific to the Quebec market, the sale as formats.

It is difficult to export complete shows that use our Quebec French, but we have been selling more and more program formats such as *Un gars, une fille*, *Les citadins du rebut global*, *Les invincibles* and others. In this regard I believe that the fund, through its funding streams, has achieved a good balance between programs catering to a wide audience and others with a more cultural content.

Senator Champagne: I raised this point because the funding of less popular programs was part of the grievances of the cable companies and I found this unfortunate.

One of the policy directions given to the fund under its contribution agreement is to support the dubbing industry. Could you tell us what form this support takes? What are the conditions to get funding for an English program to be dubbed in French or conversely?

Concernant donc le fait que vous financiez à l'occasion des émissions qui attirent peu de téléspectateurs — et c'est une de leurs récriminations — comment peut-on les amener à se rendre compte qu'un fonds comportant 100 millions de dollars du gouvernement du Canada chaque année s'occupe aussi d'autre chose que des émissions totalement à caractère populaire?

M. Cardin : Je vous dirais que dans la panoplie des émissions que nous finançons, certaines sont davantage à caractère populaire et d'autres moins.

Comme M. Barrett l'a dit, d'entrée de jeu, il est important de réitérer que nous fonctionnons avec un système d'enveloppes. Ce n'est donc pas le Fonds canadien de télévision qui évalue la pertinence des émissions et qui est responsable d'un processus sélectif d'appréciation de contenu. Ce sont les diffuseurs qui déclenchent l'accès à nos fonds.

Ceci étant dit, parmi les diffuseurs que nous finançons, il y a autant ARTV, Télé-Québec, Bravo, que TVA et Global. Donc le genre d'émissions dont vous parlez, des émissions de variétés et d'arts de la scène, par exemple, sont soutenues par le Fonds canadien de télévision. Une des raisons d'être du Fonds, justement, est clairement d'appuyer le genre d'émissions que l'on appelle communément, dans notre jargon, des émissions sous-représentées, dont les budgets de production sont élevés et qui n'existeraient tout simplement pas s'il n'y avait pas de système de soutien public.

Ceci étant dit, pour aussi répondre aux questions de madame le sénateur Johnson, certaines des émissions dans lesquelles nous investissons et pour lesquelles nous fournissons un financement connaissent énormément de succès, sont rentables, obtiennent des cotes d'écoute élevées au pays et ont des succès financiers au niveau international, que ce soit par la vente des émissions dans leur intégralité ou, phénomène plus particulier au marché québécois, la vente de formats.

Il est difficile d'exporter, dans notre français québécois, des émissions dans leur intégralité, mais on commence de plus en plus à vendre des formats d'émissions telles que *Un gars, une fille*, *Les citadins du rebut global*, *Les invincibles* et plus encore. À cet égard, je crois que le Fonds, de par ses mécanismes d'attribution, atteint un sain équilibre entre des émissions à saveur plus populaire et des émissions à plus haute teneur culturelle.

Le sénateur Champagne : J'ai soulevé ce point parce que le financement d'émissions moins populaires faisait partie de la liste des choses dont se plaignaient les câblodistributeurs et je trouvais cela dommage.

Dans les orientations stratégiques données au fonds des câblodistributeurs en vertu de son accord de contribution, on y mentionne le soutien de l'industrie du doublage. Puis-je savoir de quelle façon vous soutenez l'industrie du doublage? Quelles exigences auriez-vous pour des productions d'ici qui soient produites, par exemple en anglais et doublées en français vice-versa?

I spent some 40 years in this industry and this aspect is close to my heart. What do we do to ensure this industry can survive and that these actors who have specialized in dubbing can continue to earn a living?

Mr. Cardin: In our last annual report, out of the roughly 250 million dollars that the fund invests annually, support for the versioning industry was not a large part of our funding.

Senator Champagne: Dubbing does not provide a living to many actors.

Mr. Cardin: No, I agree. We support in average the dubbing from one language to another of some 15 productions a year. We could have a discussion at the board level to review the amounts that we presently provide.

Senator Champagne: I wondered in what measure support for dubbing was part of your policy directions.

[English]

Senator Eyton: Were the recent actions by Shaw and Quebecor a surprise or were they generally anticipated?

Mr. Barrett: It was not a surprise that both Shaw and Vidéotron were unhappy. We have had periods in the past where fairly large interests have been unhappy, and we have done our best to absorb their views and stand by our decisions. Until now, those large interests have said, "Okay, that is the nature of the exercise, and we will step back." They did not have the financial lever that these two companies have to kick-start to debate. It was a surprise that they took the steps they did, but it was not a surprise they were unhappy.

Senator Eyton: Was it part of an ongoing in-house discussion until they went public?

Mr. Barrett: In the case of Shaw, we have had a vacant seat on the board for three years that has been a source of contention. I have been trying to meet with them for some time to discuss it. In the case of Vidéotron, the video on demand issue has been a source of contention. They are very different issues.

Senator Eyton: Are any of the criticisms expressed by Shaw and Quebecor legitimate? Have you responded to them, or are you planning on responding to them?

Mr. Barrett: The board thinks, and we have discussed it, that we have not built an adequate role for our BDU supporters. As supporters, quite apart from their commercial interests, we have not done as well as we could have done with the Rogers, et cetera of the world. That is why we genuinely recommend the notion of a funders' council. It is recognition that they are making a major contribution to the system.

J'ai vécu près de 40 ans dans ce milieu et cette question me touche beaucoup. Que fait-on pour que cette industrie survive et pour que les acteurs, qui sont devenus des spécialistes du doublage, puissent continuer à bien gagner leur vie?

M. Cardin : Dans notre dernier rapport annuel, sur les 250 millions de dollars, grosso modo, que le Fonds alloue sur une base annuelle, le soutien au doublage et au sous-titrage ne forme pas une part prédominante de notre financement.

Le sénateur Champagne : Le sous-titrage ne fait pas travailler beaucoup de comédiens.

M. Cardin : Non. Je vous l'accorde. Nous appuyons en moyenne une quinzaine de productions par année, pour qu'elles soient doublées d'une langue à l'autre. Il y aurait peut-être possibilité, s'il y avait discussion au conseil d'administration, de revoir les sommes attribuées en ce moment.

Le sénateur Champagne : Je me demande jusqu'à quel point le soutien à l'industrie du doublage faisait partie de vos orientations stratégiques.

[Traduction]

Le sénateur Eyton : Les actions récentes de Shaw et Quebecor sont-elles venues comme une surprise ou bien vous y attendiez-vous de manière générale?

M. Barrett : Ce n'était pas une surprise que Shaw et Vidéotron soient mécontents. Nous avons connu des périodes dans le passé où d'assez gros intervenants étaient mécontents, et nous faisons de notre mieux pour absorber leur point de vue et tenir fermes sur nos positions. Jusqu'à maintenant, ces gros intervenants ont dit : « D'accord, c'est la nature de ce mécanisme, faisons-nous une raison ». Ils n'avaient pas le même levier financier que ces deux sociétés pour ouvrir de force le débat. C'était une surprise qu'ils agissent comme ils l'ont fait, mais leur mécontentement n'était pas une surprise.

Le sénateur Eyton : Y avait-il un débat interne jusqu'à ce qu'ils le portent sur la place publique?

M. Barrett : Dans le cas de Shaw, l'existence d'un siège d'administrateur vacant depuis trois ans était une source de friction. Cela fait quelque temps que j'essaie de les rencontrer pour en parler. Dans le cas de Vidéotron, la source de friction était la question des vidéos-sur-demande. Ce sont des enjeux très différents.

Le sénateur Eyton : Est-ce que certaines des critiques exprimées par Shaw et Quebecor sont légitimes? Y avez-vous répondu ou prévoyez-vous d'y répondre?

M. Barrett : Le conseil pense, et nous en avons discuté, que nous n'avons pas aménagé un rôle adéquat pour les EDR qui nous financent. Indépendamment de leurs intérêts commerciaux nous n'avons pas fait suffisamment pour les Rogers, et cetera de ce monde. C'est pourquoi nous recommandons sincèrement la création d'un conseil des bailleurs de fonds. Ce serait une reconnaissance du fait qu'ils apportent une contribution majeure

Whether that contribution is obligatory or not, we think it gives them the right to have a voice. That is something we think is on the mark.

Senator Eyton: Have you tabled that suggestion?

Mr. Barrett: We have done so with the standing committee, with you and with the minister, yes.

Ms. Creighton: In the strategic planning session we held last January, we talked about how to do a better job in our relationship with the highest percentage of our funders, which is the BDU community. There is a lot of confusion out there. You may have heard the comments that Mr. Shaw made about the success of the Shaw Rocket Fund, their own private children's fund. They are certainly true. It is a very successful fund. The fact of the matter is that the CTF supports 80 per cent of those same projects and in many cases triggers those projects to go into the marketplace.

Perhaps, we have not done a good job of reporting to that BDU community on the success of the fund and the interrelationship between those activities. We certainly have a series of objectives to do a better job of managing the overall relationship on accountability and reporting to that BDU community.

Senator Eyton: Might you be trying to invest in too many projects? From the material I have here, over 10 years, you have done something like 4,500 projects, running on average 450 or 500 per year. How can you manage that number of projects?

Mr. Barrett: I will ask Ms. Creighton to comment, but I would say that we have had incredible staff, and we have also focused on administrative efficiency. Not only do we invest in those 450 projects, but we do so at a total cost of just over 5 per cent over the funds under administration. We have had years in which the obligation from the department was that we do this for 7 per cent. Now our obligation is 6 per cent, and we are beating the obligation by a considerable margin by doing it for 5 per cent.

Some of it has to do with the way we approach things. It is a private sector approach. We try to create automatic mechanisms that platform on other people's good decisions. We use eligibility filters without trying to second guess the value judgments.

Ms. Creighton: This is a very volatile business. There are no trade secrets that will give you a list of things that make a successful Canadian production that Canadian audiences will want to watch. If we had the answer to that, there would be a lot more wealthy people in the country.

There is a great deal of work involved in production and the more that goes into development and production, the more sophisticated the production companies become and the better the relationships with the broadcasters become. The more projects

au système. Que cette contribution soit obligatoire ou non, son existence leur donne le droit de s'exprimer, pensons-nous. Cela nous paraît judicieux.

Le sénateur Eyton : Avez-vous officiellement présenté cette suggestion?

M. Barrett : Nous l'avons fait au comité permanent des Communes, ici même et à la ministre, oui.

Mme Creighton : Lors de la session de planification stratégique que nous avons tenue en janvier dernier, nous avons parlé de la façon d'améliorer les relations avec le plus gros pourcentage de nos bailleurs de fonds, soit les EDR. Il règne une grande confusion dans ce secteur. Vous avez peut-être entendu M. Shaw vanter la réussite du Shaw Rocket Fund, son propre fonds privé pour les émissions enfantines. C'est certainement vrai. C'est un fonds qui marche très bien. Mais le fait est que le FCT soutient 80 p. 100 de ces mêmes projets et, dans bien des cas, il est celui qui permet qu'ils voient le jour.

Peut-être n'avons-nous pas assez bien su communiquer aux EDR le succès de notre Fonds et les interrelations entre ces activités. Nous avons formulé une série d'objectifs qui consistent à mieux gérer la relation d'ensemble du point de vue de la reddition de comptes et de la communication avec l'ensemble des EDR.

Le sénateur Eyton : Se pourrait-il que vous cherchiez à investir dans trop de projets? D'après le document que j'ai ici, sur dix ans, vous avez réalisé quelque 4 500 projets, soit en moyenne de 450 ou 500 par an. Comment pouvez-vous gérer un aussi grand nombre de projets?

M. Barrett : Je demanderais à Mme Creighton de répondre aussi, mais je dois dire que nous avons un personnel incroyablement dévoué et que nous avons aussi focalisé sur l'efficacité administrative. Non seulement investissons-nous dans ces 450 projets, mais nous le faisons à un coût total dépassant à peine 5 p. 100 des fonds administrés. Certaines années, le ministère nous imposait l'obligation de faire cela pour 7 p. 100. Aujourd'hui, notre obligation est de 6 p. 100, mais nous faisons considérablement mieux en atteignant 5 p. 100.

Cela s'explique en partie par la manière dont nous abordons les choses. Nous suivons une approche du type secteur privé. Nous cherchons à créer des mécanismes automatiques qui mettent à profit les bonnes décisions d'autrui. Nous utilisons des filtres d'admissibilité sans chercher à mettre en question les jugements de valeur.

Mme Creighton : C'est un secteur d'activité très volatil. Il n'y a pas de recette secrète pour réaliser une émission canadienne qui connaîtra le succès et que les auditoires canadiens voudront regarder. Si nous avions une telle recette, il y aurait beaucoup plus de gens riches dans ce pays.

La production exige beaucoup de travail et plus notre argent sert au développement et à la production et plus les sociétés de production deviendront sophistiquées et meilleure sera leur relation avec les radiodiffuseurs. Plus elles réalisent de projets,

they do, the better they get at financing those projects. The intent is to ensure that we have Canadian content in our broadcasting system.

That debate has been out there. Are there too many production companies in the country? Are we trying to make too much? Should we focus on 25 or 30 good projects and hope they are more successful?

Unfortunately, the nature and subjectivity of programming is volatile. What appeals to one market will not appeal to another. If we lessen the amount we do, we risk less success. It is like developing a quality grade of oil. How much research and development goes into that before you get that good quality at the gas pumps? It is a debate that happens on both sides.

There are finite resources. In the old days, with the demand to the CTF, we were only meeting about 50 per cent of what came in the door.

That motivated the move to the broadcaster envelopes. The decision-making was placed in the hands of the broadcasters that are closest to the market in the attempt to meet the market needs. That balances the cultural argument that we discussed earlier.

The belief is that this is the amount of money available and we put it into Canadian programming to get as much on to the screens of Canadian viewers as we can, across the demands of kids, youth, drama, documentary, variety and performing arts, which are the major genres that we fund.

Senator Eyton: You dealt with some of the criticisms of the Auditor General. You dealt with conflict and perhaps with complexity. However, you did not deal with the comment in the report where she described your activities as cumbersome. In this regard, I look at the nine policy directions enumerated in our material. They cover the waterfront and they are all over the place. I cannot see that there is any direction whatever. I will not read them but those policy directions should be part of the record so we know what they say. Many directions sometimes overlap. I superimpose on that a board of directors that I think counts 19 members, representing all sectors of the industry. I suddenly have policy directives that I think, at least in their impact, are vague and confusing. Then I go to 19 directors. I say, "Here, we want you to set policy." That is cumbersome and it seems to me that it cannot work very well.

I recognize that you have said to the contrary this morning but I have had some experience on boards. If someone suggested to me that 19 is an ideal number, I would say no.

Can you comment on the directives and the board? Might you not simplify it and have better direction? Might you not have a smaller board that could be more effective?

et mieux elles savent les financer. L'objectif final c'est d'avoir suffisamment de contenu canadien dans notre système de radiodiffusion.

La question est posée. Y a-t-il dans notre pays trop de sociétés de production? Cherchons-nous à en faire trop? Devrions-nous nous limiter à 25 ou 30 bons projets en espérant qu'ils connaissent un meilleur succès?

Malheureusement, la programmation est de nature volatile et subjective. Ce qui plaît à un marché ne va pas plaire à un autre. Si nous réduisons le nombre de projets que nous appuyons, nous risquons un succès moindre. C'est comme créer une huile de bonne qualité. Combien de recherche-développement faut-il lui consacrer avant d'obtenir cette bonne qualité dans les stations-service? C'est un débat qui se déroule de part et d'autre.

Les ressources sont limitées. Jadis, la demande adressée au FCT était telle que nous ne pouvions accepter que 50 p. 100 de ce qui était proposé.

C'est ce qui a motivé le passage aux enveloppes de radiodiffuseur. On a placé le pouvoir de décision aux mains des radiodiffuseurs, ceux qui sont les plus proches du marché, pour tenter de répondre aux besoins du marché. Cela fait contrepois à l'argument culturel que nous avons vu tout à l'heure.

Le principe est que nous disposons d'un certain montant et nous le consacrons à la programmation canadienne de manière à mettre autant d'émissions que possible sur les écrans des téléspectateurs canadiens dans les différentes catégories, soit émissions pour enfants et jeunes, dramatiques, documentaires, variétés et arts de la scène, soit les principales catégories que nous finançons.

Le sénateur Eyton : Vous avez répondu à certaines des critiques de la vérificatrice générale. Vous avez parlé des conflits et peut-être de la complexité. Cependant, vous n'avez pas répondu aux reproches relatifs à la lourdeur de votre administration. À cet égard, je regarde les neuf orientations stratégiques énumérées dans notre documentation. Elles vont dans tous les sens. Je n'y vois aucune direction particulière. Je ne vais pas faire lecture de ces orientations stratégiques mais elles devraient figurer au procès-verbal afin que nous sachions en quoi elles consistent. Il existe des chevauchements entre plusieurs. Je surimpose cela sur un conseil d'administration qui compte, je crois, 19 membres, et représente tous les secteurs de l'industrie. J'ai soudain des orientations stratégiques qui me paraissent, du moins sur le plan de leur impact, vagues et contradictoires. Je m'adresse ensuite à 19 administrateurs et leur dit « Voilà, fixez la politique ». Il y a là une lourdeur et il me semble que cela ne peut pas très bien fonctionner.

Je reconnais que vous avez dit le contraire ce matin, mais j'ai une certaine expérience des conseils d'administration. Si quelqu'un me disait que 19 est un chiffre idéal, je répondrais non.

Pouvez-vous nous parler des directives et du fonctionnement du conseil? Ne pourrait-on pas simplifier les choses et avoir une direction plus claire? Est-ce qu'un conseil d'administration plus restreint ne serait pas plus efficace?

Mr. Barrett: I know you have had much experience on boards. I have a high regard for your expertise. I have had much less experience, but some. I would agree with you that it is not supposed to work. It does not work on paper. The crazy thing is that it works. I am not sure I understand why it works. Some of it has to do with the fact that, unlike many boards, we live by hard deadlines. We have a real deliverable. If we do not have our guidelines for the following April 1 out by December 15, we would have insurrection in the industry, because the entire industry waits to get our rules before it orders and does business with one another. We have a tendency to work extremely hard, very efficiently and intensively with each other in the September, October, November period.

How are meetings managed with 20 people at the table? That is an interesting question. In addition, we have a full independent committee meeting before every board meeting to go through the conflicts associated with all of the agenda items introduced as a result of the Auditor General's recommendation.

There is a terrifying sense of velocity that goes on at these meetings. Some of it has to do with the fact that we are building on a long past. While the directions read vaguely for someone coming at them for the first time, there is a longstanding history that goes back many years. Some items have been settled out. For instance, the 37 per cent comes up this year because it was specifically put in the contribution agreement, but, as Ms. Creighton pointed out, for the past seven, eight or nine years the CBC has been getting somewhere between 38 per cent and 48 per cent of the pie in a different, more ambiguous environment.

I cannot tell you why it works. You say, would it work better if we had fewer people?

Senator Eyton: Would it work if you had fewer directions?

Mr. Barrett: It might work better if we had fewer directions, but I would be hard-pressed to pick the one that would fall by the wayside.

Senator Eyton: Would you like my help?

Mr. Barrett: Sure. The other dynamic is that almost every board with which I have been involved has activists and observers. I do not have any observers. There is not a single person who does not have something to say. We work in an environment where each person has tremendous regard for one another's expertise and experience. They accept the direction of the chair. There is not much speechifying.

M. Barrett : Je sais que vous avez une longue expérience des conseils d'administration. Je respecte beaucoup vos connaissances expertes. J'ai moins d'expérience que vous, mais un peu quand même. Je conviens avec vous que ce conseil n'est pas censé bien marcher. Cela ne devrait pas fonctionner en théorie. Mais bizarrement, cela marche. Je ne suis pas sûr de comprendre pourquoi. Cela tient en partie au fait que, contrairement à beaucoup d'autres conseils, nous sommes tenus par des échéances impératives. Nous sommes réellement obligés de fournir. Si nous n'avons pas en place au 15 décembre nos principes directeurs pour le 1^{er} avril suivant, il y aura une insurrection dans l'industrie car toute l'industrie attend nos règles avant de passer les commandes et de signer les contrats. Nous avons tendance à travailler extrêmement fort, très efficacement et intensément les uns avec les autres au cours de la période septembre, octobre, novembre.

Comment gère-t-on des réunions avec 20 personnes autour de la table? C'est une question intéressante. En outre, nous avons une réunion complète du comité des indépendants avant chaque réunion du conseil pour passer en revue les conflits associés avec tous les points à l'ordre du jour, suite à la recommandation de la vérificatrice générale.

Dans ces réunions, on peut avoir l'impression que les choses vont à une vitesse terrifiante. Cela tient en partie au fait que nous travaillons sur la base d'un long passé. Si les orientations peuvent paraître vagues à quelqu'un qui les voit pour la première fois, elles sont le fruit d'une longue histoire qui remonte de nombreuses années en arrière. Certains points sont réglés de longue date. Par exemple, les 37 p. 100 reviennent sur le tapis cette année parce que le pourcentage a été expressément inscrit dans l'accord de contribution, mais comme Mme Creighton l'a signalé, au cours des sept, huit ou neuf dernières années, CBC/SRC a obtenu entre 38 et 48 p. 100 du gâteau, dans un environnement différent, un peu plus ambigu.

Je ne peux pas vous dire pourquoi cela marche. Vous demandez si cela marcherait mieux si nous avions moins de membres du conseil?

Le sénateur Eyton : Est-ce que cela marcherait mieux si vous aviez moins d'orientations?

M. Barrett : Cela marcherait mieux si nous avions moins de directives, mais j'aurais bien du mal à vous dire laquelle il faudrait supprimer.

Le sénateur Eyton : Voudriez-vous mon aide?

M. Barrett : Certainement. L'autre dynamique, c'est que presque tous les conseils avec lesquels j'ai jamais travaillé, comportent des activistes et des observateurs. Je n'ai pas d'observateurs. Il n'y a pas chez moi un seul membre qui n'a pas quelque chose à dire. Nous travaillons dans un contexte où chaque personne porte énormément de considération aux connaissances et à l'expérience des autres. Ils acceptent l'impulsion du président. Il n'y a pas de tendance à faire des longs discours.

If we were to cut the board down, a tremendous amount of the debate would be moved out into the industry and the board members would have a much more rigorous role. The question is, what debate should we have at our table and what should happen out in the stakeholders' groups? That is a tough question.

Ms. Creighton: It is a very complex organization, with a complex mandate. As you so rightly pointed out, much of the direction in the contribution agreement is very broad, a bit nebulous and quite vague, but it is interesting to observe how it unfolds. I will use support to our regions as an example.

For many years, there has been a perception that there is a lack of support to the regions across the country and that production financing is centralized. The CTF is interesting in that it is like living in a fishbowl. It is not a very private organization because many of the things we do are debated amongst the industry across the country. Believe me, if something shifts just slightly, we have a whole task force and working group on us to take a look at it.

When all the debate was happening in the country on the regional versus larger centre support, when it came down to an analysis of the facts, we have a working group mechanism where we bring board members and often others from the industry into the debate and actually look at the statistics. People see that balance in regional support versus the centres has been about 45 to 52 over the history and years of the fund. Yes, it can fluctuate dramatically from one year to the next. This year we know for sure, there is very little production in Newfoundland, partly because of some broadcasting patterns. It fluctuates based on what is happening in each region.

It is complex and there are many people around the table, but Mr. Barrett made the point that at the end of the day there is a deadline and decisions must be made. We are driven by that deadline. Not always is everyone happy, but at the end of the day people generally try to speak to the larger interests of the industry and what benefits most often everyone involved, not just a particular policy question that comes to the table, whether it be Aboriginal funding, regional funding or French outside Quebec. It is true that everyone wants more money. Right now we are being pressured aggressively by both the documentary community and the children's and youth communities because they feel they need a higher percentage from the fund than they are getting, and much of our resources currently go to drama. We try to look at what is going on out there, what are the general audiences, where is the market driving the support, and respond accordingly. We try to balance all those competing interests, as well as the lack of direction.

Mr. Barrett: We understand that the Schulich people have an interest in looking at us as a unique way of doing business.

Si l'on réduisait le nombre des administrateurs, une grande partie du débat se déplacerait vers l'industrie et les membres du conseil auraient un rôle beaucoup plus difficile. La question est de savoir quels débats doivent se dérouler à notre table et lesquels doivent être tenus au sein des groupes d'intervenants? C'est une question difficile.

Mme Creighton : C'est une organisation très complexe ayant un mandat complexe. Comme vous l'avez si bien fait remarquer, une bonne partie des directives contenues dans l'accord de contribution sont très larges, un peu nébuleuses et vagues, mais il est intéressant d'observer comment les choses se déroulent dans la pratique. Je vais prendre comme exemple le soutien aux régions.

Pendant de nombreuses années, la perception était qu'il y avait un manque de soutien aux régions du pays et que le financement de la production était centralisé. Le FCT est intéressant en ce sens que c'est comme vivre dans un bocal à poisson. Ce n'est pas une organisation très intime car tout ce que nous faisons est débattu au sein de l'industrie à travers tout le pays. Croyez-moi, s'il y a le moindre petit déplacement, il va se créer tout un groupe de travail pour passer cela à la loupe.

Pendant que se déroulait tout le débat dans le pays sur le soutien aux régions par opposition aux grands centres, lorsqu'il s'est agi d'analyser les faits, nous avons un mécanisme de groupe de travail qui se compose de membres du conseil et d'autres représentants de l'industrie pour passer au crible les statistiques. Les gens voient ainsi que la répartition entre le soutien régional par opposition aux centres a été d'environ 45 à 52 p. 100 au cours de l'histoire du Fonds. Oui, la proportion peut fluctuer considérablement d'une année à l'autre. Cette année, nous avons la certitude qu'il y a eu très peu de productions à Terre-Neuve, ce qui est dû en partie aux tendances de la radiodiffusion. Cela fluctue en fonction de ce qui se passe dans chaque région.

C'est compliqué et il y a beaucoup de gens autour de la table, mais M. Barrett a bien fait remarquer qu'au bout du compte il y a une échéance et que des décisions doivent être prises. Nous sommes contraints par cette échéance. Tout le monde n'est pas toujours satisfait, mais en fin de compte, les gens cherchent à prendre en compte l'intérêt d'ensemble de l'industrie et ce qui profite le plus souvent à tous, plutôt que de défendre un intérêt particulier étroit, qu'il s'agisse de l'enveloppe autochtone, de l'enveloppe régionale ou de l'enveloppe francophone hors Québec. Il est vrai que tout le monde veut plus d'argent. Actuellement, nous faisons l'objet de pressions vigoureuses de la part des réalisateurs de documentaires et des réalisateurs d'émissions pour enfants et jeunes qui jugent qu'ils devraient recevoir un plus gros pourcentage des fonds et qu'une trop grande partie de nos ressources va actuellement aux dramatiques. Mais nous considérons ce qui se passe dans le milieu, quels sont les auditoires, quelles sont les tendances du marché et nous réagissons en conséquence. Nous cherchons à concilier tous ces intérêts concurrents à la lumière de directives insuffisantes.

M. Barrett : Nous croyons savoir que les gens de Schulich s'intéressent à notre fonctionnement, qu'ils jugent comme une façon intéressante de travailler.

Looking at it from a strict governance perspective, from the academic side, we have complete independence from management, no control group and hard deadlines. It is interesting what those three things force. No one can win ultimately so people do push their point and then step back, and the stepping back is interesting. There is a willingness to scrabble together an acceptable solution. We will break out and come back; we will make a decision by eleven o'clock. The forcing of the agenda has a remarkable impact. The no-control group is a big and unappreciated feature.

Senator Eyton: I will be waiting for the Schulich study.

[Translation]

Senator Dawson: Our chairman regularly says that things are working well. However, we are having this committee meeting because two or your main players came close to contempt for the government by refusing to pay their share. You can go on saying that things are working well but we should at least acknowledge that there is a certain amount of controversy.

You mentioned earlier that you are going to set up a "Funder's Council." This will certainly provide an opportunity for these people to vent in a forum other than the national media and to take actions other than withholding their financial contribution.

Like Senator Eyton I have difficulty understanding how you can say that things are working well when so much criticism is directed towards you. Nevertheless, I am an unconditional supporter of the Fund. I was there in the 80s when the decision was made to create indirect funding by participants. We give licences to people to make money and it seems quite reasonable to me to ask them to contribute towards programming.

But we will need to find a way to deal with grievances. I see concerns from the auditor general regarding conflicts of interest, from those who wonder why the private sector subsidizes the public sector. As far as I am concerned, I fully support CBC but I can very well imagine, if I were Pierre Karl Péladeau and saw my money being used to support my competitors in an open market, that I might have some reservations. I realize that the subsidy to the CBC is an indirect one but let us be honest, it is still a subsidy. The CBC is drawing 38 to 40 per cent of the money and I can understand that some would have grievances.

We talked about View on demand, iPod, Internet. The market is evolving very rapidly and you are an organization that tends to seek a consensus. How will we be able to deal with the grievances of Péladeau and Shaw regarding the productions, the after-life? You mentioned earlier, Mr. Cardin, the sale of formats. This is a new concept. When the fund was created or even just the notion of supporting production, it was inconceivable that we would

Du strict point de vue de la gouvernance, sous l'angle de la théorie, nous avons l'indépendance complète par rapport à la direction, aucun groupe de contrôle et des échéances impératives. Il est intéressant de voir ce que produisent ces trois facteurs réunis. Nul ne peut jamais remporter la victoire, si bien que les gens donnent leur point de vue puis se placent en retrait et ce repli est intéressant. Il y a une volonté de bricoler ensemble une solution acceptable. Nous faisons des pauses et revenons; nous prenons impérativement une décision avant 11 heures. Cette contrainte de temps a des effets remarquables. L'absence de groupe de contrôle est une caractéristique importante et insuffisamment appréciée.

Le sénateur Eyton : J'attends de voir l'étude de Schulich.

[Français]

Le sénateur Dawson : Madame la présidente dit régulièrement que cela fonctionne. Pourtant, on est ici en comité parce que deux de vos plus gros joueurs ont frôlé l'outrage au gouvernement en ne payant pas leur part. Vous pouvez répéter souvent que cela fonctionne mais on peut au moins admettre qu'il y a un certain niveau de contestation.

Tout à l'heure vous avez dit que vous alliez créer le « conseil du Fonds ». Il est certain que cela va donner l'occasion à ces gens de se dévouer dans un forum autre que celui des médias nationaux et d'agir autrement que par une rétention de leur participation financière.

Comme le sénateur Eyton, j'ai de la difficulté à comprendre comment vous pouvez dire que cela fonctionne s'il y a tellement de critiques à votre égard. Je suis quand même un supporter inconditionnel du Fonds. J'étais là dans les années 1980 lorsqu'on a décidé de créer un financement indirectement par les participants. On a donné des permis à des gens pour faire de l'argent, et leur demander de participer à la production me semble tout à fait raisonnable.

Mais il faudra trouver une façon de traiter les griefs. Je vois les griefs du vérificateur général concernant les conflits d'intérêts, les griefs de ceux qui se demandent pourquoi le privé finance le public. Pour ma part, je suis pour Radio-Canada, je n'ai aucune hésitation, mais je peux imaginer que si j'étais Pierre Karl Péladeau et que je voyais que mon argent est utilisé pour aller compétitionner pour l'achat de produits sur un marché concurrentiel, j'aurais peut-être des réserves. Je comprends que c'est une subvention indirecte à Radio-Canada, mais soyons honnêtes, il faut appeler un chat un chat. Radio-Canada retire 38 à 40 p. 100 de ces fonds et je peux comprendre qu'il y ait des griefs.

On a parlé de « View on demand », de iPod, d'Internet. Il y a une évaluation extrêmement rapide sur le marché et vous avez un organisme qui a tendance à être à la recherche d'un consensus. Comment serons-nous capables de traiter les griefs de Péladeau et de Shaw concernant les produits, l'après-vie? Vous avez parlé tout à l'heure, monsieur Cardin, de la vente de formats. C'est un nouveau concept. Lorsqu'ils ont créé le Fonds ou même

subsidize directly people to produce formats that they would sell internationally and this in itself justifies the demands from the private sector people.

I understand your recommendation for a Funder's Council, it will give them an opportunity to vent, but how are we going to deal with Mr. Shaw or Mr. Péladeau in the coming weeks in order to tell them that we got their message, that there is an issue and that we will find a solution.

[English]

Mr. Barrett: I have three things to say. First, I look upon the last month as an extraordinary period of time for the fund, not because two cable operators have said they have major problems, but because about seven other major cable operators have made their monthly payments on time and without hassle and have noticeably not come out in support of these gentlemen.

I also think it is extraordinary that there has been articulate and unconditional support for the television producers' associations in English and French, from the Canadian Association of Broadcasters, from the Documentary Organisation of Canada, from ACTRA and from the Writers Guild. These organizations, in many cases, are at each other's throat; and they have all, without any attempt to organize them on our part, come out in support of this mechanism. Sometimes it is important to hear through the noisiness at the front to the statements of support at the back.

Second, everyone says there is a new market evolving. Around our table today we have CTV and CHUM, and we have had Alliance Atlantis in the past — these people are at the forefront of the very best thinking. Our best assessment is that we have evolving technology but there has yet to be an evolving market.

When there is an evolving market and Canadians want, in some tonnage, to consume in a different way, my bet is that with our partner, the Department of Canadian Heritage, we will be there. Right now, the strike is evidence that there is yet to be an evolving market. It is important to keep a steady hand and not jump too soon.

Ms. Creighton: To add to that, it is true that Quebecor has publicly stated its concern about private financing supporting public activity. However, it also might be of interest to you that Vidéotron contributes — and this has been made public — some \$15 million to the fund, but actually, draws just over \$18 million out of the fund for activity that is then broadcast on their channel. It is a pretty equitable balance in that way.

Senator Tkachuk: Do you pay your board members?

Mr. Barrett: Independent board members are paid.

Senator Tkachuk: What do they get paid?

l'idée d'avoir du financement, concevoir le fait qu'on allait subventionner directement des gens pour avoir des formats qu'ils allaient vendre à l'étranger, justifie à mon avis les revendications des gens du privé.

Je comprends le Funder's Council, ils auront une occasion de se défouler, mais de quelle façon s'adressera-t-on à Shaw ou à M. Péladeau, dans les prochaines semaines, pour leur dire : on vous a compris, il y a un problème et on va y remédier.

[Traduction]

M. Barrett : J'ai trois choses à dire. Premièrement, je considère le mois dernier comme une période extraordinaire pour le Fonds, non pas parce que deux câblodistributeurs ont dit avoir des problèmes majeurs, mais parce que sept autres grands câblodistributeurs ont fait leur versement mensuel dans les délais et sans difficulté et ne se sont manifestement pas rangés du côté de ces messieurs.

Je trouve également extraordinaire le soutien ferme et inconditionnel des associations de producteurs télévisuels de langue anglaise et française, de l'Association canadienne des radiodiffuseurs, de la Documentary Organisation of Canada, de l'ACTRA et de la Writers Guild. Ces organisations bien souvent s'étripent mutuellement mais toutes, sans que nous fassions rien pour les rallier, se sont exprimées en faveur de ce mécanisme. Parfois, il importe de savoir entendre, au-delà des hurlements à l'avant-scène, les déclarations de soutien en arrière-plan.

Deuxièmement, tout le monde parle de l'apparition d'un nouveau marché. Nous avons aujourd'hui autour de la table CTV et CHUM et nous avons Alliance Atlantis dans le passé — des gens qui sont à la fine pointe de la réflexion. La meilleure évaluation que nous puissions donner est qu'il existe une technologie en évolution mais qu'il n'y a pas encore de marché en évolution.

Lorsqu'il y aura un marché nouveau et que les Canadiens seront suffisamment nombreux pour vouloir consommer de manière différente, je parie qu'en accord avec notre partenaire, le ministère du Patrimoine canadien, nous serons là. En ce moment, la grève est la preuve qu'il n'y a pas encore de marché en évolution. Il importe donc de garder le cap et de ne pas se jeter à l'eau trop vite.

Mme Creighton : Pour ajouter un mot à cela, il est vrai que Quebecor a déclaré publiquement son objection à ce qu'un financement privé soutienne une activité publique. Cependant, il vous intéressera peut-être de savoir que Vidéotron contribue — et ce sont des chiffres publics — quelque 15 millions de dollars au Fonds mais en retire un peu plus de 18 millions de dollars en émissions qui sont diffusées sur sa chaîne. Cela me paraît être un échange plutôt équitable de ce point de vue.

Le sénateur Tkachuk : Les membres de votre conseil sont-ils rémunérés?

M. Barrett : Les membres indépendants sont rémunérés.

Le sénateur Tkachuk : Combien touchent-ils?

Mr. Barrett: They get paid a retainer of \$2,400 a year, plus \$1,000 per day in meeting fees. The chairman gets paid, in addition to that, a monthly retainer. It is not a full-time job for anyone. Directors, other than the six independents and the chair, are not paid.

Senator Tkachuk: Do you have an operating budget? What is the percentage of your operating budget?

Ms. Creighton: We administer the fund at 5 per cent of the budget.

Senator Tkachuk: That is how much? Is it 5 per cent of \$250 million?

Ms. Creighton: Yes.

Senator Munson: In your "Quick Facts, A Canadian Success Story," there are a lot of impressive figures. How many jobs do you think the Canadian Television Fund has created over the past 10 years? How important is it to the Canadian cultural television community in an economic sense?

Ms. Creighton: The last statistics we have on that are roughly 44,000 jobs. Of that, the CTF provides 22,000.

The Chairman: Thank you for your participation today. I had a phone call last Friday about our agenda on this matter. Someone asked me why were covering this issue because House of Commons is doing it. From what I heard this morning, I think there were many questions asked and many answers given to us that will help us in preparing our June report. We are not through yet; we will have other meetings on the same matter.

Mr. Barrett: We are very happy to have had the opportunity to appear here.

[Translation]

The Chairman: Senators also are very interested by this subject.

[English]

The committee adjourned.

OTTAWA, Wednesday, February 21, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:18 p.m. to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

M. Barrett : Ils touchent des honoraires de 2 400 \$ par an, plus un jeton de présence de 1 000 \$ par jour. Le président reçoit, en sus, des honoraires mensuels. Ce n'est un travail à temps plein pour personne. Les administrateurs autres que les six indépendants et le président ne sont pas rémunérés.

Le sénateur Tkachuk : Avez-vous un budget de fonctionnement? Quel est le pourcentage de votre budget de fonctionnement?

Mme Creighton : Nous administrons le Fonds pour 5 p. 100 du budget.

Le sénateur Tkachuk : Cela représente combien? Est-ce 5 p. 100 de 250 millions de dollars?

Mme Creighton : Oui.

Le sénateur Munson : Dans vos « Quick Facts, A Canadian Success Story », on trouve quantité de chiffres impressionnants. Combien d'emplois pensez-vous que le Fonds canadien de télévision a créé au cours des dix dernières années? Quelle importance économique représente-t-il pour le secteur télévisuel et culturel canadien?

Mme Creighton : Les derniers chiffres que nous ayons à cet égard sont d'environ 44 000 emplois. Sur ce nombre, le FCT en assure 22 000.

La présidente : Merci de votre participation aujourd'hui. J'ai reçu vendredi dernier un appel téléphonique concernant notre étude de cette question. Quelqu'un m'a demandé pourquoi nous couvrons ce sujet alors que la Chambre des communes l'étudie aussi. Vu ce que j'ai entendu ce matin, je pense que beaucoup de questions ont été posées et que nous avons reçu beaucoup de réponses qui nous aideront à rédiger notre rapport de juin. Nous n'en avons pas encore terminé, nous tiendrons d'autres séances sur le même sujet.

M. Barrett : Nous sommes ravis d'avoir été invités à comparaître.

[Français]

La présidente : Les sénateurs sont aussi très intéressés par ce sujet.

[Traduction]

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 21 février 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 18 pour étudier en vue d'en faire rapport le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[English]

The Chairman: Today, we continue our study on the current and potential future of containerized freight traffic.

We are pleased to have as our witness tonight from the Government of Nova Scotia, the Honourable Angus MacIsaac, Deputy Premier and Minister of Transportation and Public Works; and David Oxner, Director, Gateway Initiative, Department of Transportation and Public Works, Nova Scotia.

Mr. MacIsaac, please proceed.

Hon. Angus MacIsaac, M.P.P., Deputy Premier and Minister of Transportation and Public Works, Province of Nova Scotia: Thank you very much, Madam Chairman and senators. I appreciate the opportunity to present before the committee this evening.

I will speak with you about great opportunities ahead for trade in the east — both the Far East and the East Coast of Canada. The Far East is not as far away as we once thought. Canada's East Coast sees the enormous growth in Asia as an opportunity of a lifetime for a Canadian gateway through Nova Scotia. Transport Canada defines gateway as a geographic area through which cargo and/or passenger traffic flows via a variety of modes on its way from origin to ultimate destination.

As we all know, Nova Scotia has served as a gateway for Canada and North America for a long time. The early settlers to Canada came through Nova Scotia. During the two world wars, Nova Scotia played a key role in sending supplies and troops to Europe, and welcomed women and children who sought safe refuge from the war. Today, the ocean continues to play a significant role in many communities around the province.

Nova Scotia handled more than 3 million air passengers and more than 200,000 cruise passengers in 2006. The province is strategically positioned to increase capacity with new U.S. pre-flight clearance and initiatives under way with the Atlantic Canada Cruise Association.

Nova Scotia has the deepest North American Atlantic coast container port, and is able to accommodate the world's largest container vessels. The Port of Halifax has two transshipment terminals with 900,000 20-foot equivalent units, TEUs, and can expand to 1.2 million TEUs. The province has excellent short sea shipping to Newfoundland and Labrador, New England, St. Pierre and Miquelon, the Caribbean, central Canada and Cuba. CN provides twice daily, double-stacked rail service to central Canada and the United States markets, and has excellent road links as well.

[Traduction]

La présidente : Aujourd'hui nous poursuivons notre étude sur les politiques actuelles et futures à l'égard du trafic du fret conteneurisé.

Nous avons le plaisir d'accueillir ce soir l'honorable Angus MacIsaac, vice-premier ministre et ministre des Transports et des Travaux publics du gouvernement de la Nouvelle-Écosse ainsi que David Oxner, directeur, Initiative de la porte d'entrée, ministère des Transports et des Travaux publics de la Nouvelle-Écosse.

Monsieur MacIsaac, je vous en prie.

L'honorable Angus MacIsaac, député provincial, vice-premier ministre et ministre des Transports et des Travaux publics, province de la Nouvelle-Écosse : Merci beaucoup, madame la présidente et mesdames et messieurs les sénateurs. Je vous remercie de me donner l'occasion de me présenter devant le comité ce soir.

Je vais vous entretenir des incroyables possibilités que représentent pour le commerce tant la côte est du Canada que l'Extrême-Orient. En effet, l'Extrême-Orient n'est pas si éloigné que l'on avait tendance à le croire. La côte est du Canada envisage l'énorme croissance en Asie comme l'occasion à saisir pour établir une porte d'entrée canadienne par la Nouvelle-Écosse. Selon Transports Canada, une porte d'entrée est une région géographique à travers laquelle passent le trafic du fret ou des passagers en empruntant un éventail de moyens de transport, de son point d'origine à sa destination ultime.

Comme nous le savons tous, la Nouvelle-Écosse sert de porte d'entrée pour le Canada et l'Amérique du Nord depuis fort longtemps. Les premiers colons sont arrivés au Canada par la Nouvelle-Écosse. Durant les deux guerres mondiales, la Nouvelle-Écosse a joué un rôle essentiel dans l'envoi de ravitaillement et de troupes en Europe, et elle a accueilli les femmes et les enfants qui cherchaient un refuge sûr contre la guerre. De nos jours, l'océan joue toujours un rôle important dans bien des collectivités de la province.

La Nouvelle-Écosse a transféré plus de 3 millions de passagers aériens et de 200 000 passagers de navires de croisière en 2006. La province occupe une position stratégique lui permettant d'accroître son volume grâce aux nouvelles mesures américaines en matière de contrôle douanier préalable et aux initiatives en cours de l'Atlantic Canada Cruise Association.

La Nouvelle-Écosse possède le port à conteneurs le plus profond de la côte atlantique nord-américaine et est en mesure d'accueillir les plus gros navires à conteneurs du monde. Le port d'Halifax possède deux terminaux de transbordement ayant une capacité de 900 000 équivalents vingt pieds, ou EVP, et a la possibilité de prendre une expansion pouvant atteindre 1,2 million d'EVP. La province est dotée d'un excellent transport maritime à courte distance vers Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Angleterre, St-Pierre et Miquelon, les Caraïbes, le centre du Canada et Cuba. Le Canadien National y assure deux fois par jour une liaison ferroviaire à deux niveaux de chargement vers les marchés du centre du Canada et des États-Unis, et possède également d'excellentes liaisons routières.

From 1991 to 2001, the Port of Halifax grew at the same rate as other North American ports. From 2001 to 2005, our growth has been slower, due to market consolidation and the fact we are at the end of the line when it comes to Asian traffic moving to East Coast ports via the Panama Canal. In terms of volume, we are currently a small player with room to grow. Halifax has a diverse distribution in its matrix mix. Our eggs are not all in one basket or, in this case, in one market.

Canada's transportation system moves more than \$1 trillion of goods each year, or \$2 million a minute. Transportation is one of the country's largest economic sectors and employs a workforce of more than 800,000 people.

Growth in global trade is being driven by Asian countries. This growth is largely through container traffic. Five of the busiest ports in the world are in China. Indicators of the size and power of the Asian region include large ports, buildings, electronic manufacturing facilities and a quarter of the world's individuals with financial assets in excess of \$30 million U.S.

Worldmapper is a program that takes data and then shapes or rescales the world based on the information. This map of the world is based on geography. If we pay attention to North America, the yellow mustard colour of India and the green of China, let us use this map to show why the world is changing and having an impact on Nova Scotia as a North American gateway.

Look who is manufacturing computers. If we looked at this map five years ago, it would have shown a different picture. Who is buying those same computers and how are they transported to North America? They travel via containers. The entire world combined handles one third of the volume of containers handled by China.

Territory size shows the volume being loaded and unloaded. From 1995 to 2001, Asia replaced Europe as the world's number one trading region. Since 2001, Asia has dominated world trade. What does this change mean for Nova Scotia and for Canada?

Nova Scotia has two key federal priorities and gateway is one of them. Our government sees the huge economic opportunity gateway can have in our province, the Atlantic region and Canada. One of our key objectives is to ensure the federal government understands the national significance

Entre 1991 et 2001, le Port d'Halifax a connu la même croissance que les autres ports nord-américains. De 2001 à 2005, notre croissance a subi un ralentissement qui s'explique par la consolidation des marchés et aussi par le fait que nous nous trouvons en fin de ligne en ce qui a trait au trafic commercial asiatique en transbordement vers les ports de la côte est en passant par le canal de Panama. Pour ce qui est du volume, nous occupons pour le moment une place de moindre importance, mais nous avons encore la possibilité de prendre de l'expansion. Halifax affiche une grande diversité dans la répartition de ses activités. Nous n'avons pas mis tous nos oeufs dans le même panier ou, du moins dans ce cas, dans le même marché.

Le système de transport du Canada déplace pour plus de 1 billion de dollars de marchandises chaque année, ou 2 millions de dollars par minute. Le transport est l'un des secteurs économiques les plus importants, il procure de l'emploi à plus de 800 000 personnes.

La croissance du commerce mondial est alimentée par les pays asiatiques. Cette croissance emprunte dans une large mesure le trafic du fret conteneurisé. Parmi les ports les plus occupés de la planète, cinq se trouvent en Chine. Les indicateurs de la taille et de la puissance de la région de l'Asie comprennent notamment de grands ports, des bâtiments, des installations de fabrication de matériel électronique et le quart des grandes fortunes privées dont les avoirs dépassent 30 millions de dollars américains.

Worldmapper est un programme qui permet de remodeler ou de remettre à l'échelle le monde à partir des données qu'on lui fournit. Cette carte du monde est établie en fonction de données géographiques. Si on regarde l'Amérique du Nord, la couleur jaune moutarde de l'Inde et le vert de la Chine, on peut se servir de cette carte pour comprendre pourquoi le monde est en train de changer et dans quelle mesure ce changement a des répercussions sur la Nouvelle-Écosse en tant que porte d'entrée de l'Amérique du Nord.

Regardez qui fabrique des ordinateurs. Si nous avons regardé cette carte il y a cinq ans, elle nous aurait montré une image entièrement différente. Maintenant, qui achète ces mêmes ordinateurs et comment sont-ils transportés vers l'Amérique du Nord? Ils voyagent au moyen de conteneurs. Le monde entier réuni traite le tiers du volume de conteneurs manutentionnés par la Chine.

La carte établie en fonction de la dimension du territoire montre le volume chargé et déchargé. De 1995 à 2001, l'Asie a supplanté l'Europe à titre de première aire de chalandise du monde. Depuis 2001, l'Asie domine le commerce mondial. Qu'est-ce que ce changement signifie pour la Nouvelle-Écosse et le Canada?

La Nouvelle-Écosse possède deux des principales priorités du gouvernement fédéral, et l'une d'elles est la porte d'entrée. Notre gouvernement est à même d'évaluer les énormes possibilités du point de vue économique que la porte d'entrée peut représenter pour notre province, la région de l'Atlantique et le Canada.

of Nova Scotia's role in the global supply chain and the trade competitiveness of our country.

Atlantic Canada is a small local market. We need to be cost- and time-competitive with key Canadian and United States markets. As mentioned previously, the Port of Halifax has a good market mix. It services several international markets and is competitive when it comes to moving goods into central Canada and the central United States.

For Canada to remain competitive on the world trade stage, the nation needs two front doors for Asian traffic. We have the Pacific. We need the Atlantic for Asian traffic travelling through the Suez Canal.

Nova Scotia's vision is to create a gateway for the economic benefit of the province, the Atlantic region and Canada as a whole. Last May, the province hired CPCS Transcom and Drury Shipping Consultants to provide expert advice on the gateway opportunities for Nova Scotia. The consultants identified a number of measures that need to be taken to capitalize on our gateway-related opportunities. They described what the province's role should be in what is primarily a private-sector-dominated area of activity. I want to underline that point — that the private sector will drive all this activity.

They told us there is a gateway-related opportunity around an air cargo facility at the Halifax International Airport, and that the development of the U.S. pre-clearance services at the Halifax Robert L. Stanfield International Airport is a major gateway asset.

In terms of crews, there are opportunities around the home porting of smaller niche, European-based cruise ships in North America. However, by far the most significant opportunity for Nova Scotia in the area of gateway is container traffic, which will be transported from Asia to North America via post-Panamax ships travelling through the Suez Canal.

Our consultants recommended working with the Halifax Gateway Council and the Halifax Port Authority to develop Halifax's full capacity. They also identified the need for a new greenfield container terminal in the future. Currently two private sector groups are actively exploring opportunities around greenfield sites for container terminal development in Nova Scotia.

From a strategic point of view, we see these initiatives as private sector-driven, with the province playing a supporting role. We also see the need to position gateway in the national interest.

L'un de nos principaux objectifs consiste à s'assurer que le gouvernement fédéral comprenne l'importance nationale du rôle de la Nouvelle-Écosse dans la chaîne d'approvisionnement mondiale et la compétitivité commerciale de notre pays.

Le Canada atlantique est un petit marché local. Il faut que nous soyons concurrentiels du point de vue des coûts et des délais avec les principaux marchés canadiens et américains. Comme je l'ai déjà mentionné, le port d'Halifax affiche une bonne combinaison commerciale, ce que l'on appelle couramment le « market mix ». Il dessert en effet plusieurs marchés internationaux et il est concurrentiel pour ce qui est de transporter des marchandises à destination du centre du Canada et des États-Unis.

Cependant, pour demeurer concurrentiel sur la scène du commerce mondial, le Canada a besoin de deux portes d'entrée pour le trafic commercial asiatique. Nous avons déjà celle du Pacifique. Il nous faut maintenant celle de l'Atlantique pour le trafic asiatique qui emprunte le canal de Suez.

La Nouvelle-Écosse envisage de créer une porte d'entrée pour le bénéfice économique de la province, de la région de l'Atlantique et du Canada tout entier. En mai dernier, la province a retenu les services des consultants de CPCS Transcom et de Drury Shipping afin d'obtenir des conseils spécialisés sur les possibilités que la porte d'entrée pourrait avoir pour la Nouvelle-Écosse. Les consultants ont déterminé une série de mesures à prendre pour tirer profit des occasions liées à la porte d'entrée. Ils ont décrit le rôle que devrait jouer la province au sein d'un secteur d'activité dominé par le secteur privé. J'insiste sur ce point — c'est-à-dire que le secteur privé sera le moteur de toute cette activité.

Les consultants nous ont déclaré que la porte d'entrée recelait des possibilités liées à la création d'une installation de fret aérien à l'aéroport international d'Halifax, et que l'évolution des services de prédédouanement américains à l'Aéroport international Robert L. Stanfield d'Halifax représente un atout majeur à cet égard.

Pour ce qui est des croisières, il existe des possibilités autour du rattachement de petits navires de croisière européens visant de plus petits créneaux en Amérique du Nord. Cependant, l'occasion qui se révèle de loin la plus favorable pour la Nouvelle-Écosse concernant la porte d'entrée est celle du trafic du fret conteneurisé qui sera transporté de l'Asie vers l'Amérique du Nord par des navires d'une jauge supérieure à celle des navires Panamax à travers le canal de Suez.

Les consultants que nous avons engagés nous ont recommandé de collaborer avec le Halifax Gateway Council et l'Administration portuaire d'Halifax à l'expansion du volume du port d'Halifax. Ils ont également cerné le besoin de construire un nouveau terminal de conteneurs dans le futur. Actuellement, deux groupes du secteur privé explorent activement les possibilités existantes autour de sites entièrement nouveaux pour la construction d'un terminal de conteneurs en Nouvelle-Écosse.

D'un point de vue stratégique, nous voyons ces initiatives comme étant entièrement pilotées par le secteur privé, la province se réservant un rôle de soutien. Nous constatons aussi le besoin de positionner la porte d'entrée en vue de l'intérêt national.

What is driving this opportunity? Nova Scotia's geographic position makes us a first-in and last-out port on the Suez route. The growth of the Indian market is key. Congestion on the West Coast ports and capacity constraints on the Panama Canal are directing traffic to the Suez Canal, as shippers are concerned about the reliability and predictability of their supply chain.

Currently, 78 per cent of Asian traffic travels to the West Coast of North America; 21 per cent goes through the Panama Canal to the East Coast; and 2 per cent travels through the Suez Canal.

The Asian Pacific Foundation of Canada states:

A combination of factors, ranging from West Coast and Panama Canal congestion, importer risk aversion and larger container ships, is helping Halifax and other East Coast ports capture a growing share of North America's Asian trade.

It is anticipated that the Suez Canal percentage of Asia to North America container traffic will increase significantly over the next few years.

West Coast North American ports experienced congestion in 2004. Ships sat at anchor waiting for a dockside berth to unload. Containers were crammed on the terminals, and the rail and truck routes were clogged. The West Coast ports are located in major urban areas with little room for expansion. A number of changes were made to the ports to improve efficiency, but Drury Consulting predicts that congestion will recur within the next three years. This congestion will drive Asian traffic to the Suez Canal, as shippers look for predictable and reliable port operations.

You might ask, why not send more ships via the Panama Canal? You cannot, because the Panama Canal already operates at 91 per cent capacity. In August of 2006, 90 ships were backlogged and the canal found a way to turn this problem into a cash advantage. They have a daily lottery where ships can bid to move to the front of the line. In August, a container ship paid \$220,000 U.S. on top of the other canal fees to move to the front of the line.

The puzzle is coming together: West Coast port congestion, Panama Canal constraints and the fact that the Panama Canal can handle only a third generation container vessel of 4,000 TEUs. There is one more piece to the Suez puzzle, which I will talk about shortly.

Qu'est-ce qui est à l'origine de cette occasion favorable? La situation géographique de la Nouvelle-Écosse en tant que port de première entrée et de dernière sortie sur le trajet du canal de Suez. La croissance du marché indien joue un rôle capital. La congestion des ports de la côte ouest et les restrictions liées au volume dans le canal de Panama entraînent une redirection du trafic vers le canal de Suez, les expéditeurs se préoccupant de la fiabilité et de la prévisibilité de leur chaîne d'approvisionnement.

À l'heure actuelle, 78 p. 100 du trafic asiatique emprunte la côte ouest de l'Amérique du Nord; 21 p. 100 transite par le canal de Panama en direction de la côte est et 2 p. 100 passe par le canal de Suez.

La Fondation Asie Pacifique du Canada a déclaré en substance ce qui suit :

La congestion de la côte ouest et du canal de Panama, l'aversion des importateurs pour le risque et la taille toujours plus grande des porte-conteneurs sont des facteurs qui s'additionnent pour ouvrir une part croissante du marché asiatique en Amérique du Nord pour Halifax et d'autres ports de la côte est.

On s'attend à ce que le pourcentage de fret conteneurisé transitant par le canal de Suez entre l'Asie et l'Amérique du Nord augmente considérablement d'ici quelques années seulement.

En 2004, les ports côtiers nord-américains ont déjà fait l'expérience de la congestion. Les navires ancrés dans le port attendaient qu'un poste d'accostage se libère pour pouvoir décharger. Les conteneurs étaient entassés dans les terminaux, et les voies ferroviaires et routières étaient engorgées. Les ports de la côte ouest sont situés dans des grands centres urbains et ne disposent pas d'une grande marge de manœuvre en prévision d'une éventuelle expansion. Des changements ont été apportés aux ports en vue d'en améliorer l'efficacité, mais selon Drury Consulting, cette congestion va se reproduire d'ici les trois prochaines années. Cette congestion incitera le trafic asiatique à emprunter le canal de Suez, étant donné que les expéditeurs insistent pour utiliser des opérations portuaires prévisibles et fiables.

Mais, me direz-vous, pourquoi ne pas faire transiter davantage de navires par le canal de Panama? C'est impossible parce que le canal de Panama fonctionne déjà à 91 p. 100 de sa capacité. En août 2006, 90 navires se sont accumulés, et le canal a trouvé le moyen de transformer ce problème en avantage financier. Les autorités ont en effet mis sur pied une sorte de loterie quotidienne permettant aux navires de faire une mise en vue d'améliorer leur position dans la file d'attente. En août, un porte-conteneurs a versé 220 000 \$US en plus des droits habituels du canal pour passer en première position dans la file d'attente.

Les morceaux du casse-tête commencent à se mettre en place : congestion des ports de la côte ouest, restrictions dans le canal de Panama et le fait que le canal de Panama ne peut accueillir que les porte-conteneurs de la troisième génération de 4 000 EVP. Mais il manque un morceau pour achever le casse-tête du canal de Suez, et j'y arrive.

Halifax has a definite advantage when it comes to trade with India. We are closer. Larger ships carrying more cargo and lower fuel costs contribute to the Suez Canal advantage. With regard to India, here is a quote from the February issue of *The Economist*:

... if you measure things by purchasing power parity, India should soon overtake Japan and become the third biggest economy, behind only America and China.

The third piece of the Suez Canal puzzle is the commissioning of larger container ships. There are 287 confirmed orders for new, larger container ships on the books to be delivered by 2010. The majority are over 6,000 TEUs. Remember, the Panama Canal can handle only 4,000 TEU ships. Drury Shipping and Consulting predicts that the majority of these ships will be deployed on the Suez route.

We now have six generations of ships with the launch of the *Emma Maersk* in August that can carry 9,000-plus TEUs. Container ships are becoming bigger. We need deep harbours and capacity to accommodate the new larger ships.

The Suez Canal has the capacity. Halifax, Nova Scotia, has both the capacity and the deep harbours.

Drury Shipping and Consultants say a number of factors need to be present to grow the Suez Canal traffic. As you can see, a number of these items are aligned and it is anticipated that the volume of Asian container traffic moving via the Suez Canal will grow significantly in coming years.

New York is a must-stop port of call. Eighty per cent of container cargo entering the port is consumed within a 300-mile radius of New York City. A massive dredging project is currently underway in New York harbour and is scheduled to be completed around 2009.

Nova Scotia's attractiveness as an international transportation gateway is expected to grow substantially as the Panama Canal reaches effective capacity, as West Coast North American ports become capacity-constrained and as the post-Panamax vessel supply expands.

We asked Drury to predict the timing around the Suez growth and the volumes Nova Scotia could anticipate. The consultants provided what they characterized as a conservative traffic forecast.

Halifax possède un avantage incontestable lorsqu'il s'agit du commerce avec l'Inde. Nous sommes plus près. Les grands navires qui transportent davantage de conteneurs et qui consomment moins de carburant favorisent la candidature du canal de Suez. En ce qui a trait à l'Inde, voici un extrait du numéro de février du magazine *The Economist* :

[...] si on évalue les choses en fonction de la parité du pouvoir d'achat, l'Inde devrait bientôt l'emporter sur le Japon et prendre la place de la troisième économie en importance, juste derrière l'Amérique et la Chine.

Le troisième morceau du casse-tête pour le canal de Suez est la mise en service de grands porte-conteneurs. En effet, 287 nouveaux porte-conteneurs encore plus gros sont déjà inscrits dans les carnets de commande de chantiers maritimes et devraient prendre la mer d'ici 2010. La majorité de ces porte-conteneurs sont des navires de 6 000 EVP. N'oubliez pas que le canal de Panama ne peut accueillir que des navires de 4 000 EVP. Selon Drury Shipping and Consulting, la majorité de ces navires emprunteront la voie de Suez.

Il y a désormais six générations de navires depuis le lancement, au mois d'août, de l'*Emma Maersk* qui peut transporter des conteneurs de plus de 9 000 EVP. Les porte-conteneurs deviennent de plus en plus gros. Il faut des ports en eau profonde et une infrastructure adaptée pour accueillir ces nouveaux géants.

Il se trouve que le canal de Suez en a la capacité. Halifax, en Nouvelle-Écosse, possède à la fois la capacité et le port en eau profonde.

Toujours selon Drury Shipping and Consultants, certains facteurs doivent être au rendez-vous pour que le trafic dans le canal de Suez puisse augmenter. Comme vous le voyez, certains de ces éléments sont déjà présents, et on prévoit que le volume de fret conteneurisé asiatique empruntant le canal de Suez augmentera considérablement dans les années à venir.

Le port de New York est une escale obligatoire. En effet, 80 p. 100 du fret conteneurisé qui entre dans le port est consommé dans un rayon de 300 milles de la ville de New York. On a entrepris un projet de dragage massif dans le port de New York qui devrait être achevé autour de 2009.

On s'attend à ce que l'attrait de la Nouvelle-Écosse à titre de plaque tournante du transport international s'accroisse considérablement à mesure que le canal de Panama atteindra sa limite de capacité utile, que les ports de la côte ouest américaine connaîtront des restrictions sur le plan de la capacité et que l'offre de navires dont la jauge est supérieure à celle des navires Panamax prendra de l'expansion.

Nous avons demandé à Drury de prévoir à quel moment devrait se produire la croissance du canal de Suez et des volumes qui devraient transiter par la Nouvelle-Écosse. Les consultants nous ont fourni ce qu'ils ont qualifié d'une prévision prudente du trafic.

Currently, Halifax has spare capacity and we can grow without any infrastructure investment. What we need is assistance with marketing. We need senior public officials who are prepared to participate in trade missions to build awareness of Canada's Atlantic gateway to Asia. Our study identified a number of initiatives that need to be undertaken by the private and public sectors to take maximum advantage of the opportunity.

What is Nova Scotia's competitive advantage and why are we so interested in establishing a Nova Scotia gateway? We are well positioned because of geography. Nova Scotia is the closest North American port to the Suez Canal and we enjoy a first-in and last-out status on the Suez route.

The rail system serving the province has capacity to handle more traffic, and we have truck access to Atlantic Canada, Quebec, Ontario and New England.

We are congestion-free and have the ability to handle additional traffic now. Halifax currently handles 550,000 TEUs annually, with the ability to grow to 900,000 TEUs. We have not had a labour disruption in more than 20 years. Labour peace is a big plus with shippers and shipping lines.

We are cost-competitive with central Canada and the U.S. Midwest.

At present, over 75 per cent of Halifax container traffic is loaded onto railcars for delivery to clients in Central Canada and the U.S.A. Of this amount, 30 per cent goes directly into the United States. Shippers mitigate risk by using multiple ports to ensure reliability and predictability.

Take Consolidated Fast Freight, for example, a B.C.-based company that currently operates out of a temporary facility while their new facility is under construction in Halifax. The company unloads 40-foot Canadian Tire containers in Halifax. Their cross-dock operation then loads the Atlantic Canada freight onto tractor-trailers and the other goods are loaded onto 53-foot containers for either tractor-trailer or rail delivery to Quebec and Ontario.

This example shows the private sector taking advantage of opportunities in Asian traffic and the Port of Halifax.

Every time a container ship docks in Halifax, it creates over 13 person years of employment. These figures are for 2004, which show the Port of Halifax contributes approximately \$900 million in economic activity and \$259 million in wages.

Le port d'Halifax a l'infrastructure voulue pour accroître sa capacité, aussi il peut s'agrandir sans avoir à investir dans l'infrastructure. Ce qu'il nous faut, c'est de l'aide avec les aspects liés au marketing. Il nous faut des hauts fonctionnaires prêts à participer à des missions commerciales visant à mettre en valeur la situation de la porte d'entrée du Canada atlantique vers l'Asie. Notre étude a permis de déterminer quelques initiatives qui doivent être entreprises par les secteurs privé et public en vue de tirer le maximum d'avantages de cette possibilité.

Quel est l'avantage concurrentiel de la Nouvelle-Écosse et pourquoi sommes-nous tellement intéressés à établir la porte d'entrée de la Nouvelle-Écosse? Nous sommes bien placés en raison de notre situation géographique. En effet, la Nouvelle-Écosse possède le port nord-américain qui se trouve le plus près du canal de Suez et qui bénéficie également du statut de port de première entrée et de dernière sortie sur la voie de Suez.

Le réseau ferroviaire desservant la province a la capacité d'absorber plus de trafic, et nous avons aussi accès par le réseau routier au Canada atlantique, au Québec, à l'Ontario et à la Nouvelle-Angleterre.

Nous ne souffrons d'aucune congestion et nous avons la capacité d'absorber plus de trafic dès maintenant. À l'heure actuelle, le port d'Halifax manutentionne chaque année 550 000 EVP, mais il a l'infrastructure requise pour pouvoir en manutentionner jusqu'à 900 000 EVP. Il n'y a pas eu d'arrêt de travail chez nous depuis plus de 20 ans. La paix syndicale est un gros avantage auprès des expéditeurs et des lignes de navigation.

Nous sommes concurrentiels du point de vue des prix pour ce qui est du transport à destination de la partie continentale du Canada et du Midwest.

À l'heure actuelle, plus de 75 p. 100 du fret conteneurisé d'Halifax est chargé sur des wagons en vue d'être livré à des clients dans le centre du Canada et des États-Unis. De ce pourcentage, 30 p. 100 est livré directement aux États-Unis. Les expéditeurs atténuent les risques en utilisant de nombreux ports afin de se garantir une certaine fiabilité et prévisibilité.

Prenons par exemple Consolidated Fast Freight, une entreprise de la Colombie-Britannique qui exerce ses activités à partir d'une installation temporaire en attendant que sa nouvelle installation soit prête à Halifax. L'entreprise décharge des conteneurs de 40 pieds appartenant à Canadian Tire à Halifax. Son installation de transbordement charge ensuite le fret destiné au Canada atlantique sur de gros porteurs et les autres marchandises sont chargées dans des conteneurs de 53 pieds expédiés par gros porteurs ou par rail au Québec et en Ontario.

Cet exemple montre que le secteur privé tire parti des possibilités qu'offrent le fret asiatique et le port d'Halifax.

Chaque fois qu'un porte-conteneurs accoste à Halifax, il crée l'équivalent de plus de 3 années-personnes en matière d'emploi. Ces chiffres qui visent l'année 2004 montrent que le port d'Halifax injecte environ 900 millions de dollars dans l'activité économique et 259 millions de dollars en salaires.

Look how this economic activity benefits the three levels of government in tax revenue collected. Many other jurisdictions see the potential of the gateway and are spending millions and billions of dollars to take advantage of the opportunity. As mentioned previously, New York is working on a massive dredging and blasting project to ensure its harbour can accommodate the largest ships. The Panama Canal has approved a widening and deepening project worth 55 per cent of their total GDP. Canada must ensure it does everything it can to capture the business and maintain our standing in the global supply chain.

Transport Canada is the lead federal department on gateway. Finance Minister Flaherty in his document, *Advantage Canada*, stressed the important role of gateways in terms of national competitiveness. The document said there would be a separate fund for gateway. Previously, it appeared that gateway funding would come out of the Highways and Border Infrastructure Fund, HBIF. Transport Canada has identified what they call five lenses or criteria through which all future gateway and trade corridor initiatives must pass to receive federal funding. As Transport Canada puts it, each area must be completed with compelling analysis.

For Canada to take advantage of Nova Scotia's geographic location to capture Suez Canal traffic, we need to move quickly to target the opportunity. We need to engage the government of Canada fully through Transport Canada and the Atlantic Canada Opportunities Agency, ACOA. We need to develop the Atlantic gateway strategy with the other Atlantic provinces. We need an investment in marketing and infrastructure to lure the opportunity here and be ready to service it. Gateway is a hot topic with a number of strategic policy think tanks producing several gateway studies. In August of 2006, I hosted a meeting with the Atlantic ministers of transportation from PEI, New Brunswick, Newfoundland and Labrador. At the meeting, we agreed to work together and invite Transport Canada and ACOA to develop an Atlantic gateway strategy. An intergovernmental senior officials committee is now working on the development of such a strategy. We have also partnered with a Greater Halifax Partnership and the Halifax Regional Municipality to provide funding for studies on a trans-load facility and an inland container terminal. Both these studies have a number of strategic partners. As I said before, the private and public sector are fully engaged in this opportunity, as evidenced by the number of studies underway. Halifax has pursued gateway-related opportunities since the Booz Allen Hamilton study was commissioned in 1996. The Halifax Gateway Council was formed in 2003 by private sector businesses engaged in the transportation sector to bring strategic focus to Halifax gateway assets. The Halifax Port Authority and its partners have invested millions of dollars to prepare for the growth in the Suez Canal traffic. They

Maintenant, voyons comment cette activité économique profite aux trois ordres de gouvernement en impôt sur le revenu. De nombreuses autres administrations réalisent le potentiel lié au rôle de porte d'entrée et consacrent des millions et même des milliards de dollars en vue de tirer parti de cette possibilité. Comme je l'ai déjà mentionné, New York a entrepris des travaux massifs de dragage et de dynamitage afin que son port puisse accueillir les plus gros navires. Le canal de Panama a approuvé un projet d'élargissement et de dragage qui correspond à 55 p. 100 de son PIB total. Le Canada doit faire tout son possible pour saisir l'occasion et pour conserver notre position dans la chaîne d'approvisionnement mondiale.

Transports Canada est le principal ministère fédéral concerné par le projet de porte d'entrée. Le ministre des Finances Flaherty, dans son document intitulé, *Avantage Canada*, a souligné l'important rôle des portes d'entrée pour ce qui est de la compétitivité nationale. Le document mentionnait la création d'un fonds séparé pour les portes d'entrée. Auparavant, on semblait dire que le financement pour les portes d'entrée proviendrait du Fonds pour l'infrastructure routière et frontalière. Transports Canada a déterminé ce qu'il appelle cinq approches ou critères que toutes les initiatives futures en matière de porte d'entrée et de corridor commercial devront respecter pour obtenir l'aide financière du gouvernement fédéral. Comme le mentionne Transports Canada, chaque étape doit être remplie rigoureusement.

Pour que le Canada puisse tirer parti de la situation géographique de la Nouvelle-Écosse pour conquérir le trafic du canal de Suez, il faut se dépêcher de cibler la possibilité. Il faut inciter le gouvernement du Canada à s'engager sans réserve par l'entremise de Transports Canada et de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, l'APECA. Il faut élaborer la stratégie sur la porte d'entrée de l'Atlantique de concert avec les autres provinces de l'Atlantique. Nous avons besoin d'investissement dans le marketing et l'infrastructure afin d'attirer cette possibilité ici, et d'être prêts le moment venu. Les portes d'entrée sont le sujet de l'heure, et beaucoup de groupes de réflexion en matière de politique stratégique produisent études sur études à ce sujet. En août 2006, j'ai organisé une réunion avec les ministres des Transports de l'Atlantique, de l'Île du Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve-et-Labrador. Lors de la réunion, nous avons accepté d'unir nos forces et d'inviter Transports Canada et l'APECA à élaborer une stratégie sur la porte d'entrée de l'Atlantique. Un comité intergouvernemental de hauts fonctionnaires planche actuellement sur l'élaboration de cette stratégie. Nous avons aussi conclu une entente avec le Greater Halifax Partnership et la municipalité régionale d'Halifax en vue d'obtenir une aide financière pour réaliser des études sur une installation de transbordement et un terminal pour le transport terrestre de conteneurs. Ces deux études font appel à un grand nombre de partenaires stratégiques. Comme je l'ai déjà mentionné, les secteurs privé et public sont engagés sans réserves dans ce projet, comme en témoigne le nombre d'études en cours de réalisation. Halifax a entrepris des études relatives à la porte

have opened a sales office in New Delhi, and partnered with the 125-year-old Indian firm, Jeena and Company, as the port sees India as a key developing market.

Macquarie Bank Limited of Australia has recently purchased Halterm Limited container terminal in Halifax. Macquarie is one of the largest infrastructure investment companies in the world. Ceres Terminals Incorporated is purchasing two additional super post-Panamax cranes at a cost of \$20 million, adding additional rail capacity and building a new truck terminal to improve turnaround times. Orient Overseas Container Line, OOCL, and China Shipping already call on Halifax with Asian goods travelling through the Suez Canal. Canadian National, CN, is a partner with the Halifax Port Authority and is examining the potential of building a trans-load facility in Halifax. Consolidated Fastrate Inc. and Armored Transport also operate trans-load facilities in Halifax. They have invested millions in the construction of new facilities. Transport Canada is currently developing a national policy framework document around gateways and trade corridors. Nova Scotia is following this development with keen interest.

Nova Scotia enjoys a positive working relationship with the Atlantic Canada Opportunities Agency, which shares our vision of the Atlantic gateway. ACOA has engaged in a number of initiatives, and currently is assessing the business case for the Atlantic gateway, which will address the key criteria identified by Transport Canada. The Province of Nova Scotia is committed and engaged to pursue this significant opportunity. We have assigned senior staff to work full-time on the gateway initiative, and we plan to add two more full-time positions to the province's gateway team within the near future.

Briefings have been held with senior Transport Canada officials and several other key public- and private-sector stakeholders. Nova Scotia is working with ACOA on the development of the Atlantic Canada business case project, and the development of an Atlantic gateway strategy. We will continue to champion the cause with both the private and public sectors, in an effort to convince key decision-makers of the significance of Atlantic gateway opportunity.

We will also continue to pursue the possibility of a federal financial commitment to the development of the Atlantic gateway. Planning is underway for the premier symposium on gateway to encourage the private sector around our vision for the

d'entrée depuis que l'étude réalisée par Booz Allen Hamilton a été commandée en 1996. Le Halifax Gateway Council a été formé en 2003 par des entreprises du secteur privé du transport en vue de stimuler l'adoption d'une perspective stratégique en ce qui concerne les atouts d'Halifax à titre de porte d'entrée. L'Administration portuaire d'Halifax et ses partenaires ont investi des millions de dollars en prévision de la croissance du trafic dans le canal de Suez. Ils ont ouvert une agence commerciale à New Delhi, et se sont associés avec une firme indienne qui existe depuis 125 ans, Jeena and Company, parce que le port considère l'Inde comme un marché clé en pleine expansion.

La banque australienne Macquarie Bank Limited a récemment fait l'acquisition du terminal de conteneurs Halterm Limited à Halifax. Macquarie est l'une des plus grandes sociétés d'investissement dans l'infrastructure du monde entier. Ceres Terminals Incorporated est en train d'acheter deux autres grues super post-Panamax au coût de 20 millions de dollars, d'ajouter une capacité de transport ferroviaire et de construire un nouveau terminal routier afin de raccourcir les délais d'exécution. Orient Overseas Container Line, OOCL, et China Shipping passent déjà par Halifax avec des marchandises en provenance des pays asiatiques qui empruntent le canal de Suez. Le Canadien National est un partenaire de l'administration portuaire d'Halifax et il est en train d'examiner la possibilité de construire une installation de transbordement à Halifax. Consolidated Fastrate Inc. et Armored Transport exploitent elles aussi des installations de transbordement à Halifax. Ces entreprises ont investi des millions dans la construction de nouvelles installations. Transports Canada travaille à l'élaboration d'une politique-cadre nationale entourant les portes d'entrée et les corridors commerciaux. La Nouvelle-Écosse suit cet exercice avec beaucoup d'intérêt.

La Nouvelle-Écosse entretient des relations de travail positives avec l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, qui partage notre vision de la porte d'entrée de l'Atlantique. L'APECA a entrepris un certain nombre d'initiatives, et elle évalue actuellement l'analyse de rentabilisation de la porte d'entrée de l'Atlantique qui devra respecter tous les principaux critères mis de l'avant par Transports Canada. La province de la Nouvelle-Écosse est déterminée à poursuivre ce projet important. Nous avons affecté des hauts dirigeants à temps plein à l'initiative de la porte d'entrée, et nous prévoyons ajouter sous peu deux autres postes à temps plein à l'équipe qui œuvre sur ce dossier.

Des séances d'information ont eu lieu avec des cadres supérieurs de Transports Canada et plusieurs autres intervenants clés des secteurs public et privé. La Nouvelle-Écosse collabore avec l'APECA au projet d'analyse de rentabilisation du Canada atlantique, ainsi qu'à l'élaboration de la stratégie sur la porte d'entrée de l'Atlantique. Nous continuerons de défendre cette cause auprès des secteurs privé et public, dans un effort en vue de convaincre les principaux décideurs de l'importance de l'occasion que représente la porte d'entrée de l'Atlantique.

Nous entendons poursuivre également nos efforts en vue d'obtenir un engagement financier du gouvernement fédéral dans la réalisation de la porte d'entrée de l'Atlantique. On est en planifier la tenue du symposium des premiers ministres sur la

Atlantic gateway. This event will take place in the spring. Premier Rodney MacDonald is expected to announce the establishment of a provincial gateway advisory council at this event. Nova Scotia will reach out to central Canada shippers who recognize the value of a Port of Halifax as we build support and momentum for the Atlantic gateway. Also, we are working on a marketing video to promote Nova Scotia and the Atlantic gateway.

Let me outline some of the challenges. Positioning the Atlantic gateway within the national interest will require private sector leadership. We are developing a regional strategy, which focuses on gateway infrastructure of national significance. The window of opportunity is narrow. Our competitors are working hard to seize the emerging opportunity and we need to move quickly to obtain a piece of the action. Early initiatives need to focus on growth strategies for the Atlantic gateway, and we need to continue to build regional support through the senior officials committee, which includes Transport Canada and ACOA. We must engage Nova Scotia stakeholders to ensure a focussed strategy. Nova Scotia must identify early quick wins to help seize the opportunity.

All the research points to the fact that the Suez Canal will emerge shortly as the third all-water route. The question is, does Canada want a share of this business? I can tell you that Nova Scotia will work with its partners to ensure that we do not miss the boat.

In closing, the Atlantic gateway represents an opportunity of historic proportions for Nova Scotia, the Atlantic region, and Canada as a whole. Business from Southeast Asia and the Indian subcontinent is incremental, and it did not exist 10 years ago. Canada's only way to capture a significant share of this business is with a gateway based in Nova Scotia.

The Chairman: Thank you, minister. You have answered most of my questions. I still have some. The strategy of an Atlantic gateway is important of course for the development of the Halifax port. However, other ports exist with significant potential in Atlantic Canada. Canso in Nova Scotia is an example. Saint John in New Brunswick is another example. How do you envisage the participation of ports other than the Port of Halifax in the development of an Atlantic gateway.

porte d'entrée de l'Atlantique afin d'encourager le secteur privé à adopter notre vision à cet égard. Cet événement aura lieu au printemps. Le premier ministre Rodney MacDonald devrait annoncer la création d'un conseil consultatif sur la porte d'entrée provinciale durant le symposium. La Nouvelle-Écosse fera appel aux expéditeurs à destination de la partie continentale du Canada qui reconnaissent la valeur du port d'Halifax dans le cadre de nos efforts pour recueillir des appuis et pour créer une impulsion en faveur de la porte d'entrée de l'Atlantique. Nous travaillons en outre à la réalisation d'une vidéo faisant la promotion de la Nouvelle-Écosse et de la porte d'entrée de l'Atlantique.

Permettez-moi de souligner quelques-uns des défis à affronter. Pour élever la porte d'entrée de l'Atlantique au rang de sujet d'intérêt national, nous aurons besoin du leadership du secteur privé. Nous sommes à élaborer une stratégie régionale qui se concentre sur l'infrastructure de porte d'entrée ayant une importance nationale. La conjoncture favorable ne durera pas éternellement. Nos concurrents déploient beaucoup d'énergie afin de saisir cette occasion qui se présente, aussi il faudra bouger rapidement pour obtenir un rôle dans ce scénario. Les premières initiatives doivent porter sur les stratégies de croissance relatives à la porte d'entrée de l'Atlantique, et il faut continuer de recueillir des appuis dans la région afin de soutenir le comité des cadres supérieurs qui comprend notamment des représentants de Transports Canada et de l'APECA. Nous devons obtenir l'engagement des intervenants de la Nouvelle-Écosse si nous voulons réaliser une stratégie bien ciblée. Quant à la Nouvelle-Écosse, elle doit se dépêcher de cerner les mesures à effet rapide afin de conquérir cette possibilité.

Toute la recherche pointe sur le fait que le canal de Suez se révélera bientôt comme la troisième voie d'acheminement entièrement maritime. La question est la suivante : le Canada est-il prêt à nous soutenir dans ce projet? Je peux vous dire en tout cas que la Nouvelle-Écosse collaborera avec ses partenaires afin de s'assurer que nous ne loupions pas le coche.

En terminant, la porte d'entrée de l'Atlantique est une occasion d'une importance historique pour la Nouvelle-Écosse, la région de l'Atlantique et le Canada dans son ensemble. Les échanges commerciaux en provenance du Sud-Est asiatique et du sous-continent indien vont en augmentant, alors qu'ils étaient inexistant il y a 10 ans seulement. Le seul moyen pour le Canada de conquérir une part importante du marché à cet égard consiste à mettre en place une porte d'entrée en Nouvelle-Écosse.

La présidente : Merci, monsieur le ministre. Vous avez répondu à presque toutes mes questions. Mais il m'en reste encore quelques-unes. La stratégie de la porte d'entrée de l'Atlantique est importante bien entendu pour l'expansion du port d'Halifax. Cependant, d'autres ports dans le Canada atlantique ont aussi un potentiel important. Je pense à Canso en Nouvelle-Écosse, par exemple. Et à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Comment envisagez-vous la participation des autres ports que celui d'Halifax dans la mise en place de la porte d'entrée de l'Atlantique?

Mr. MacIsaac: That is a good question because, in my presentation I spoke of the fact that Halifax has room to grow. However, if the growth in traffic through the Suez Canal from the subcontinent of India and China grows as we anticipate it will grow, we will soon need additional capacity in the Atlantic region to handle the volume of traffic that potentially could come to this part of Canada. The study I had mentioned that we had undertaken looked at the need for a greenfields site and, obviously, the Strait of Canso is an important element in that. Currently, private sector interests are looking at the Strait of Canso as a potential development, or for potential development. We need to recognize that we have these assets. The growth of those assets will occur through private-sector development decisions. We need to ensure that those involved in the shipping industry understand and know the significance of Nova Scotia as a port of call in North America, as the traffic comes through the Suez Canal. I believe, first and foremost, that our biggest challenge is to capture the business imagination of the shipping world and for the shipping world to see the advantages of Nova Scotia as the first port of call coming in and the last port of call going out. If we can do that, then we can ensure tremendous development, not only for Nova Scotia, but for Atlantic Canada and all of Canada.

Consider the alternative. If we fail in our objective and these ships, the larger vessels coming through the Suez Canal on their way to North America, do not begin their ports of call in North America at Nova Scotia, then they will begin somewhere south of Canada. All of the container traffic destined for Quebec, Atlantic Canada, Ontario and the Midwest of the United States would then not flow through Canada, but through American ports and the United States to their destinations. The challenge that faces us is to ensure that we develop a natural east-west trade pattern with respect to our country, as the goods could flow from the ports in Atlantic Canada into Central Canada and from there to the Midwest of the United States.

The Chairman: Minister, in your presentation you highlighted the role of the private sector to drive the gateway development, and again, in your answer, you mentioned the private sector. What can the federal government do to facilitate the process?

Mr. MacIsaac: The federal government can assist in three areas of activity. One is marketing, to ensure that we do the job we need to do in the shipping industry. It is interesting that the shipping industry is not the only one making the decisions now. Those who buy the services from the shipping industry are beginning to make those decisions. Companies such as Canadian Tire and Wal-Mart are taking a real interest, not only in hiring

M. MacIsaac : C'est une bonne question parce que, dans mon exposé, j'ai mentionné qu'Halifax possède ce qu'il faut pour accroître sa capacité. Toutefois, si la croissance du trafic qui circule par le canal de Suez en provenance du sous-continent indien et de la Chine s'accélère comme nous l'avons prévu, nous aurons besoin très bientôt d'une capacité additionnelle dans la région de l'Atlantique pour manutentionner le volume de trafic qui pourrait en résulter pour cette région du Canada. L'étude que nous avons commandée, et que j'ai mentionnée tout à l'heure, s'est penchée sur la nécessité de prévoir de nouveaux sites et, de toute évidence, le détroit de Canso représente un élément important dans ce scénario. Actuellement, des intérêts du secteur privé considèrent le détroit de Canso comme un candidat à une éventuelle mise en valeur. Il faut reconnaître que nous possédons ces atouts. Mais le développement de ces atouts repose sur des décisions prises par le secteur privé. Il faut s'assurer que les intervenants de l'industrie du transport maritime comprennent bien l'importance de la Nouvelle-Écosse en tant que port d'escale en Amérique du Nord, dans le contexte où le trafic emprunte le canal de Suez. À mon avis, d'abord et avant tout, notre principal défi consiste à frapper l'imagination commerciale de l'industrie du transport maritime, et à faire en sorte que ce secteur prenne conscience des avantages que possède la Nouvelle-Écosse en tant que premier port d'escale à l'entrée, et dernier port d'escale, à la sortie. Si nous parvenons à le faire, alors nous pouvons garantir une expansion extraordinaire, et non seulement pour la Nouvelle-Écosse, mais pour le Canada atlantique et le reste du pays.

Maintenant, considérons l'alternative. Si nous échouons dans l'atteinte de notre objectif, et si ces navires, les grands porte-conteneurs en provenance du canal de Suez en route vers l'Amérique du Nord, n'entament pas leur itinéraire de ports d'escale en Amérique du Nord par la Nouvelle-Écosse, alors ils devront l'amorcer ailleurs, au sud du Canada. Et tout le fret conteneurisé à destination du Québec, du Canada atlantique, de l'Ontario et du Midwest américain ne circulerait pas par le Canada, mais par les ports américains et les États-Unis jusqu'à leur destination finale. Le défi à affronter consiste à mettre en place une structure commerciale naturelle d'est en ouest qui passe par notre pays, puisque les marchandises pourraient faire leur entrée par les ports du Canada atlantique à destination de la partie continentale du Canada et à partir de là, être transportées vers le Midwest américain.

La présidente : Monsieur le ministre, dans votre exposé, vous avez insisté sur le rôle que devrait jouer le secteur privé dans la mise en valeur de la porte d'entrée, et dans votre réponse, vous venez de réitérer l'importance du secteur privé à cet égard. Qu'attendez-vous du gouvernement fédéral pour faciliter ce processus?

M. MacIsaac : Le gouvernement fédéral peut apporter son aide dans trois secteurs d'activité. Le premier est le marketing, afin que nous puissions accomplir les tâches nécessaires de sensibilisation de l'industrie du transport maritime. Il est intéressant que l'industrie du transport maritime ne soit pas la seule à prendre des décisions. En effet, ceux qui achètent les services de l'industrie du transport maritime commencent eux

somebody to transport their goods, but in knowing all the details and the best place to land those goods. Marketing involves not only the shipping industry, but those who use the shipping industry as well.

Second, to be competitive and successful in having ships make their port of call at Nova Scotia, the real challenge for us is to make sure the ships come back. We can do that by making certain that we are the most efficient port of call that they experience in their round trips. If we can achieve that objective through training, research and development — researching how we configure the terminals, how we train our personnel and how the lifts operate — then we can go a long way to ensuring that not only do we attract the first piece of business through marketing, but we retain that business through efficient activity at the port itself.

The third area where the government of Canada can be helpful — this is where they can be helpful to Nova Scotia, New Brunswick, Newfoundland or Prince Edward Island — is to develop needed infrastructure to accommodate the increased traffic as a result of successes in promoting the ports. That development can include an inland terminal, ensuring an easy flow of goods on the highway routes that we talked about, and other areas that are infrastructure-related.

First and foremost, however, we need help to ensure that we market the gateway and to ensure that gateway is recognized as a Canadian objective: not only an objective for Atlantic Canada, but a Canadian objective and an opportunity for Canada to grow.

Senator Munson: I have a brief supplementary question on the marketing component our chairman talked about. How much money is the federal government putting into this marketing scheme you talk about? Is it a few hundred thousand dollars? Is it millions of dollars? Is the federal government a full marketing partner in what you have described to us?

Mr. MacIsaac: From the gateway perspective, currently no money has been identified in that area. That is not to say that the Government of Canada does not help in trade missions and things of the nature, but we see this as being an opportunity where we need to respond in very specific terms with respect to marketing.

Senator Munson: Has the federal government given you any sense of encouragement that they are ready to be a player with the Province of Nova Scotia in your marketing scheme?

aussi à participer à la prise de décisions. Des entreprises comme Canadian Tire et Wal-Mart montrent un intérêt réel, non seulement lorsqu'il s'agit de retenir les services d'une société pour transporter leurs marchandises, mais aussi pour connaître les détails et le meilleur endroit pour décharger ces marchandises. Le marketing vise non seulement l'industrie du transport maritime, mais aussi les clients de l'industrie du transport maritime.

Deuxièmement, pour être concurrentiels et pour réussir à faire de la Nouvelle-Écosse le port d'escale de cette industrie, le véritable défi pour nous consiste à nous assurer que les navires reviennent. Nous pouvons y arriver en nous assurant d'être le port d'escale le plus efficace dans leurs circuits aller-retour. Si nous y parvenons au moyen de la formation, de la R-D — c'est-à-dire, en effectuant de la recherche sur la manière de configurer les terminaux, de former notre personnel et d'utiliser les systèmes de levage — alors, nous pourrions faire de grands progrès pour nous assurer, non seulement d'attirer ces activités commerciales à titre de port d'entrée, par le marketing, mais nous pourrions aussi les retenir grâce au fonctionnement efficace du port lui-même.

Le troisième secteur dans lequel le gouvernement du Canada pourrait être utile — c'est-à-dire utile à la Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, à Terre-Neuve ou à l'Île du Prince-Édouard — est la création de l'infrastructure nécessaire pour accueillir le trafic additionnel sur lequel déboucheront ces efforts de promotion des ports s'ils réussissent. Cette mise en valeur pourrait comprendre la construction d'un terminal intérieur afin de faciliter le flux des marchandises sur le réseau routier dont nous avons déjà parlé, et, d'autres secteurs liés à l'infrastructure.

D'abord et avant tout, cependant, nous avons besoin d'aide pour que la campagne de promotion de la porte d'entrée soit reconnue comme un objectif canadien, et non seulement comme un objectif du Canada atlantique, autrement dit, un objectif canadien et une occasion de croissance pour l'ensemble du Canada.

Le sénateur Munson : J'aimerais vous poser une brève question sur la composante des activités de promotion mentionnée par notre présidente. Quel est le montant de la participation du gouvernement fédéral dans ces activités de promotion dont vous avez parlé? S'agit-il de quelques centaines de milliers de dollars? Ou plutôt de millions de dollars? Est-ce que le gouvernement fédéral est un partenaire à part entière dans ces activités de promotion que vous venez de nous décrire?

M. MacIsaac : Du point de vue de la porte d'entrée, pour le moment aucune somme n'a été chiffrée dans ce domaine. Ce qui ne veut pas dire que le gouvernement du Canada ne fait pas sa part dans les missions commerciales et autres activités du même genre, mais nous considérons ce projet comme une occasion pour laquelle il est important d'agir de manière très précise sur le plan du marketing.

Le sénateur Munson : Le gouvernement fédéral vous a-t-il donné quelque assurance comme quoi il serait prêt à appuyer la province de la Nouvelle-Écosse dans le contexte de votre campagne de promotion?

Mr. MacIsaac: We are working hard to convince them they should be with us. They still open their doors to me when I come by. We will continue to do that, and I hope we will make allies in that regard tonight.

Senator Munson: How much do you think you need?

Mr. MacIsaac: That is a good question because we certainly need a significant amount of money on an ongoing basis to market continuously the potential of Atlantic Canada with respect to the new world of container shipping. Whether we look at an initial \$10 million to \$15 million of marketing capacity, it is difficult to say. If we look at the Port of Halifax, which currently has an office in New Delhi, then that office is part of that marketing. The Port of Halifax is involved in that activity and we need to do more of that marketing and be supportive of those kinds of initiatives.

The area where I believe we could stand a significant amount of money is in the area of training, research and development of our competitive business in the operation of the port itself. I do not have the exact number. That is something we still need to work through, and we are addressing that issue through some of these studies currently underway.

This issue speaks to point made by Transport Canada. We are not unsympathetic to the point they make. Transport Canada says we need to develop longer term policies and strategies with respect to the development of gateway. Many questions are unanswered. I do not disagree with the fact that questions are unanswered in terms of how much money is required to do specific items. I feel strongly that we do not have the time to answer all the questions before we begin the activity of marketing: before we begin the activity of becoming competitive, and position ourselves to deal with infrastructure questions. These ships will ply the waters of the Atlantic Ocean by 2010. The decisions taken by the shippers and the people who use their services will be made likely in 2009. How much time do we have to do all the planning and the detail that needs to be put in place? We do not have that time. We need to plan concurrent activity with respect to marketing, training, becoming competitive and at the same time, develop longer term strategies that will stand us in good stead, to achieve the success we need to achieve in the short term.

If we do not achieve that success in the short term, then all the theories, business plans and everything else will collect dust on the shelves because we will have missed the opportunity to expand that business.

The Chairman: Collaborating efforts have been made among the main players involved in this initiative of an Atlantic gateway.

You mentioned that you have meetings with other provinces. Has an ongoing dialogue been established with Nova Scotia and other provinces?

M. MacIsaac : Nous déployons des trésors d'énergie afin de le convaincre de faire équipe avec nous. Mais comme on m'ouvre encore la porte lorsque je me présente, je vais poursuivre mes démarches, et j'espère que je me ferai des alliés à cet égard ce soir.

Le sénateur Munson : De quelle somme avez-vous besoin?

M. MacIsaac : C'est une bonne question parce qu'il est clair que nous avons besoin de beaucoup d'argent sur une base de permanence pour faire la promotion continue du Canada atlantique dans le contexte du nouvel univers du transport maritime de conteneurs. Il est difficile de dire si nous avons besoin pour commencer de 10 ou de 15 millions de dollars en frais de marketing. Le port d'Halifax a ouvert une agence commerciale à New Delhi, et on peut considérer que cette agence fait partie des activités de promotion. Le port d'Halifax participe à cette activité, et il faut intensifier ce type d'initiatives et les soutenir.

Les domaines dans lesquels nous aurions bien besoin d'aide financière sont ceux de la formation, de la R-D sur nos concurrents en ce qui concerne l'exploitation du port proprement dit. Je ne connais pas les chiffres exacts. C'est une donnée sur laquelle nous devons encore travailler, et nous nous attaquons à cette question dans le cadre de quelques-unes des études qui sont en cours.

Cette question s'inscrit dans la ligne de pensée d'un des commentaires soulevés par Transports Canada. Nous n'avons rien contre, au contraire. Transports Canada affirme que nous devons élaborer des politiques et des stratégies à long terme en ce qui a trait à la mise en place de la porte d'entrée. Il reste beaucoup de questions sans réponse. Et il n'est pas faux d'affirmer que des questions sont toujours sans réponse en ce qui a trait aux montants d'argent qui seront nécessaires pour réaliser certaines étapes bien précises. Cependant, je suis intimement convaincu que le temps manque pour répondre à toutes les questions avant d'amorcer l'activité de promotion : autrement dit, avant de commencer l'activité visant à nous rendre concurrentiels, et à nous positionner en vue de réagir aux questions d'infrastructure. Ces navires vont prendre la mer dans l'océan Atlantique d'ici 2010. Les expéditeurs et les utilisateurs de leurs services prendront probablement leurs décisions en 2009. De combien de temps disposons-nous pour réaliser toute la planification et l'évaluation des éléments à mettre en place? Nous manquons de temps. Il faut planifier des tâches simultanées en ce qui a trait au marketing, à la formation, devenir concurrentiels et, en même temps, élaborer des stratégies à long terme qui nous seront très utiles pour réussir à accomplir ce qui doit l'être à court terme.

Si nous ne parvenons pas à atteindre nos objectifs à court terme, alors toutes les théories, tous les plans d'activité et le reste ne serviront qu'à accumuler de la poussière sur des tablettes parce que nous aurons laissé passer l'occasion de développer ce marché.

La présidente : Des efforts de collaboration ont été entrepris entre les principaux intervenants participant à cette initiative de la porte d'entrée de l'Atlantique.

Vous avez mentionné avoir tenu des réunions avec les autres provinces. Avez-vous réussi à établir un dialogue entre la Nouvelle-Écosse et les autres provinces?

Mr. MacIsaac: I will begin the answer to that question, and then I will ask my colleague, Mr. Oxner, to add to it.

At our meeting in August of 2006 with the transport ministers of Atlantic Canada, I sought their support for the Gateway Initiative. They agreed, and they signed a letter with me to Transport Canada and to ACOA asking them to become involved with us. I made reference that we now have a committee of officials. Mr. Oxner will pick it up from there.

David Oxner, Director, Gateway Initiative, Department of Transportation and Public Works, Nova Scotia: A committee meets of senior officials from the four Atlantic Provinces, ACOA and Transport Canada. We have established terms of reference and objectives around creating an Atlantic gateway strategy. We are also working on the five criteria that Transport Canada identified that need to be addressed in terms of compelling analysis, as the minister mentioned earlier.

The spirit of cooperation around the table is positive. Everyone is working and understands the opportunity. As well, as the minister alluded to, last year he was able to convince the other Atlantic transportation ministers to form this committee. Since that time, the Council of Atlantic Premiers met in December, reaffirmed the work of the committee and supported the concept of an Atlantic gateway strategy.

Senator Phalen: You have covered the whole area, making it difficult to ask questions but I will try.

Because of the depth of the harbour, I understand that Montreal is restricted to 4,000 or 5,000 TEU ships. However, Halifax will be able to handle the larger post-Panamax container ships.

Will this ability to handle the larger containers balance the geographic advantage Montreal has of being closer to the Americans?

Mr. MacIsaac: We do not see any real competition, if you like, between the interests of Montreal and the interests of a gateway in Atlantic Canada. As I understand it, Montreal deals almost entirely with European traffic that goes back and forth between Montreal and Europe.

The potential that we believe exists for Atlantic Canada is in relation to the Asian traffic that would flow through the Suez Canal on the much larger vessels that will come into play, as I indicated earlier, in about 2010. We believe that both Montreal and Atlantic Canada can flourish in the modern transportation world.

Senator Phalen: Will competitive pricing be an advantage for the province?

M. MacIsaac: Je vais commencer à répondre à cette question, mais je vais ensuite demander à mon collègue, M. Oxner, de poursuivre.

Lors de la réunion du mois d'août 2006 avec les ministres des Transports du Canada atlantique, je leur ai demandé leur appui relativement à l'Initiative de la porte d'entrée. Ils ont accepté de cosigner une lettre adressée à Transports Canada et à l'APECA dans laquelle je sollicite leur participation avec nous dans ce projet. J'ai mentionné que nous avons formé un comité de cadres supérieurs. M. Oxner va poursuivre à partir d'ici.

David Oxner, directeur, Initiative de la porte d'entrée, ministère des Transports et des Travaux publics de la Nouvelle-Écosse: Un comité formé de cadres supérieurs des quatre Provinces de l'Atlantique, de l'APECA et de Transports Canada tient des réunions. Nous avons établi un mandat et des objectifs entourant la création de la stratégie sur la porte d'entrée de l'Atlantique. Nous avons également entrepris de travailler sur les cinq critères que Transports Canada nous a recommandé d'aborder pour ce qui est de la réalisation d'une analyse comportant des arguments irréfutables, comme le ministre l'a mentionné tout à l'heure.

L'esprit de coopération autour de la table est positif. Tous et chacun travaillent et comprennent qu'il y a une occasion à saisir. Par ailleurs, comme le ministre l'a laissé entendre, l'année dernière il a réussi à convaincre les autres ministres des Transports de l'Atlantique de former ce comité. Depuis lors, le Conseil des premiers ministres de l'Atlantique s'est réuni en décembre, a réitéré son appui au travail de ce comité et s'est déclaré favorable au concept d'une stratégie sur la porte d'entrée de l'Atlantique.

Le sénateur Phalen: Vous avez fort bien couvert le sujet, aussi il est difficile de trouver d'autres questions, mais je vais néanmoins faire un effort.

Étant donné la profondeur de son port, je crois comprendre que Montréal doit se limiter aux navires transportant entre 4 000 et 5 000 EVP. Cependant, Halifax sera en mesure d'accueillir de gros porte-conteneurs dont la jauge est supérieure à celle des navires Panamax.

Est-ce que cette capacité d'accueillir les plus gros porte-conteneurs compense pour l'avantage géographique que possède Montréal en étant située plus près des États-Unis?

M. MacIsaac: Il n'y a aucune concurrence véritable, si vous voyez ce que je veux dire, entre les intérêts de Montréal et ceux d'une porte d'entrée dans le Canada atlantique. D'après ce que j'en sais, Montréal s'occupe presque entièrement du trafic européen qui fait l'aller-retour entre Montréal et l'Europe.

Le potentiel qui selon nous existe pour le Canada atlantique est en rapport avec le trafic asiatique qui emprunterait le canal de Suez sur les gros navires qui feront leur arrivée, comme je l'ai déjà mentionné, vers 2010. Nous croyons que tant Montréal que le Canada atlantique peuvent prospérer dans le monde du transport moderne.

Le sénateur Phalen: Est-ce que des prix concurrentiels pourraient représenter un avantage pour la province?

Mr. MacIsaac: Obviously, because of the fact that we can handle much larger containers, we would have the cost of scale advantage and if we become efficient, that advantage will stand us in good stead.

I still believe that the business we want to attract to Canada is not business that would be in competition with Montreal.

Senator Phalen: If we attract this business, what will it do for the infrastructure?

Mr. MacIsaac: In time, this business will provide us with challenges for the infrastructure. Reference was made to the Strait of Canso, for instance. If that port and the private interests there were to develop, we would need to address immediate infrastructure needs. We would need railway and, especially, highway adjustments but that will occur in any case.

We would need to complete the twinning of Highway 104 in the eastern end of Nova Scotia much more quickly than would otherwise be the case.

Senator Phalen: I asked that question for a reason. Recently, the federal government made a commitment towards the western gateway of somewhere around \$500 million. About \$350 million of that money has already been committed to infrastructure — highways and bridges. Are we looking at anything like that amount in Nova Scotia?

Mr. MacIsaac: In Nova Scotia, we do not have the same level of congestion that exists on the West Coast. I want to make that situation clear to the committee.

The West Coast has, and continues to have, real congestion issues that require the building of infrastructure and bridges on the West Coast to be able to handle the traffic that currently flows through that area.

For us, if we can achieve the objectives that we believe we can with respect to the growth in container traffic through the Suez Canal with the larger ships that are out there, we need to upgrade our basic transportation system.

The issue is not so much congestion as ensuring that the quality of roads and rail are up to the needs of the increased traffic travelling on them.

Senator Phalen: I read research that said Atlantic Canadian ports would be greatly aided by non-spending federal policy change, such as harmonized regulations on truck size and weight, permitting road trains and a new fee structure for short sea shipping. Do you have any comments on that?

Mr. MacIsaac: Évidemment, parce que nous serons en mesure d'accueillir des conteneurs beaucoup plus gros, nous bénéficierons d'une économie d'échelle et, si nous devenons efficaces, cet avantage nous sera très utile.

Je continue de penser que les activités commerciales que nous souhaitons attirer au Canada ne se situent pas dans les plates-bandes de Montréal.

Le sénateur Phalen : Si nous parvenons à attirer ces affaires, quelles seront les répercussions pour l'infrastructure?

Mr. MacIsaac : Le moment venu, ces activités nous poseront des défis du point de vue de l'infrastructure. On a mentionné tout à l'heure le détroit de Canso, par exemple. Si ce port et les intérêts privés qui s'y trouvent se développaient, il nous faudrait nous attaquer dès maintenant aux besoins en matière d'infrastructure. Il nous faudrait une desserte ferroviaire et, plus particulièrement, apporter des modifications au réseau routier qui devront être faites, d'une manière ou d'une autre.

Il faudrait achever l'élargissement à quatre voies de l'autoroute 104 à la pointe est de la Nouvelle-Écosse beaucoup plus rapidement que prévu.

Le sénateur Phalen : J'avais une bonne raison de vous poser cette question. En effet, récemment, le gouvernement fédéral s'est engagé envers le projet de porte d'entrée du Pacifique à hauteur de 500 millions de dollars environ. De cette somme, près de 350 millions de dollars ont déjà été investis dans l'infrastructure — ponts et autoroutes. Est-ce que vous envisagez un scénario de cet ordre de grandeur en Nouvelle-Écosse?

Mr. MacIsaac : En Nouvelle-Écosse, nous ne connaissons pas le même niveau de congestion que sur la côte ouest. Je tiens à ce que cette situation soit bien claire pour les membres du comité.

La côte ouest éprouve, et continue d'éprouver, de vrais problèmes de congestion nécessitant la construction d'une infrastructure et de ponts de manière à pouvoir absorber la circulation qui emprunte toute cette région.

En ce qui nous concerne, si nous parvenons à atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés et qui, selon nous, sont accessibles en ce qui concerne la croissance du fret conteneurisé à travers le canal de Suez transporté par les gros navires qui sont utilisés dans cette région, il nous faudra moderniser notre réseau de transport de base.

La question n'est pas tellement un problème de congestion, mais plutôt la mise en place d'un réseau routier et ferroviaire de qualité capable de répondre aux besoins qu'entraînera l'accroissement du trafic qui y circulera.

Le sénateur Phalen : J'ai lu quelque part que les ports du Canada atlantique bénéficieraient largement de modifications à la politique fédérale n'entraînant aucune dépense, notamment l'harmonisation de la réglementation sur le poids et la dimension des camions, l'autorisation de la circulation de trains routiers et l'adoption d'une nouvelle tarification pour le transport maritime sur de courtes distances. Avez-vous des commentaires à ce sujet?

Mr. MacIsaac: As transportation minister, I can tell you it is a huge challenge to achieve the objectives you allude to. Every time we attempt to achieve a standardized licensing or set of regulations, it means something new for each jurisdiction. We all know and understand the challenges that go with imposing something new.

Therefore, we must work at those objectives, but I can tell you they are not easily achieved. If we are able to put those challenges within the context of becoming more competitive, and we can demonstrate real advantage, we would have more success.

Senator Phalen: Professor Michael Ircha of the University of New Brunswick told this committee that, in his opinion, there is a viable greenfield site for a new container terminal in Canso.

Professor Mary Brooks, on the other hand, suggested that Canso would need a rail link that was stronger and more viable than is currently there. That is the first problem. In addition, the right land may no longer be available. My understanding from her when I asked this question was that she is not sure whether that land is available any more, and that someone in that port facility has bought up some land.

Is the province doing anything to protect those land sites for further use?

Mr. MacIsaac: If you were party to my last 24 hours, you would appreciate how significant that question is. We do have the land.

Senator Phalen: Good for you.

Mr. MacIsaac: We have an ample supply of land, and we have had it for more than enough years. We are pleased that people are currently showing interest in using that land. Availability of land is not a challenge in the least, but we currently have rail traffic in that part of the province regularly. The increase in traffic would require, no doubt, an increase in the level of maintenance on the rail and the rail bed, and a spur to be built into the port itself. However, that requirement would be part of the business case for developing the port, and the cost of building that spur would be included.

Senator Phalen: I am glad to hear that. When I asked Professor Brooks that question, she threw me a curve, saying that land may no longer be available.

Mr. MacIsaac: It certainly is available.

Senator Merchant: Minister, you said that one way the federal government can help to develop the gateway is with the infrastructure. Federal contribution programs, such as the Canada Strategic Infrastructure Fund, generally require

M. MacIsaac : À titre de ministre des Transports, je peux vous affirmer que la réalisation des objectifs auxquels vous venez de faire allusion représente un énorme défi. Chaque fois que nous tentons d'obtenir la normalisation des permis ou de la réglementation, cela entraîne quelque chose de nouveau pour chaque administration. Nous comprenons tous les défis que représente l'imposition de quelque chose de nouveau.

Par conséquent, nous devons travailler à l'atteinte de ces objectifs, mais je peux vous dire que ce ne sera pas facile. En revanche, si nous parvenions à définir ces défis dans le contexte de l'amélioration de la compétitivité, et si nous pouvions en démontrer les avantages réels, nous atteindrions plus facilement le succès.

Le sénateur Phalen : Le professeur Michael Ircha de l'Université du Nouveau-Brunswick a déclaré à ce comité que, selon lui, Canso présente un nouveau site intéressant pour un terminal à conteneurs.

La professeure Mary Brooks, en revanche, a laissé entendre que Canso devrait améliorer la solidité et le côté pratique de la liaison ferroviaire existante. C'est le premier problème. En outre, les terrains qui conviennent ne sont peut-être plus disponibles. Lorsque je lui ai posé la question, j'ai cru comprendre qu'elle n'était pas certaine que ces terrains étaient encore disponibles, et qu'un acquéreur de l'installation portuaire en avait acheté une partie.

Est-ce que la province fait quelque chose pour protéger ces points de débarquement en prévision d'utilisations futures?

M. MacIsaac : Si vous m'aviez accompagné au cours des dernières 24 heures, vous seriez à même d'apprécier l'importance de cette question. Il se trouve que nous avons les terrains nécessaires.

Le sénateur Phalen : Tant mieux pour vous.

M. MacIsaac : Nous disposons amplement des terrains nécessaires, et nous les avons depuis de nombreuses années. Nous sommes ravis que d'aucuns affichent actuellement un certain intérêt pour l'utilisation de ces terrains. La disponibilité des terrains est loin d'être un problème, cependant il y a déjà un trafic ferroviaire régulier dans cette partie de la province. L'augmentation de ce trafic entraînerait sans aucun doute une augmentation des frais d'entretien des rails et de l'assiette des rails, ainsi que la construction d'un embranchement directement dans le port. Cependant, cette exigence ferait partie de l'analyse de rentabilisation à réaliser en vue de l'expansion du port, et les frais de construction de cet embranchement seraient inclus.

Le sénateur Phalen : Je suis heureux de vous l'entendre dire. Lorsque j'ai posé la question à la professeure Brooks, elle m'a fait un coup de Jarnac en me disant que ces terrains n'étaient peut-être plus disponibles.

M. MacIsaac : Je vous assure que ces terrains sont disponibles.

Le sénateur Merchant : Monsieur le ministre, vous avez dit que le gouvernement fédéral pourrait favoriser la mise en place de la porte d'entrée notamment au moyen de l'infrastructure. Les programmes d'aide fédérale comme le Fonds canadien sur

funding partners, so the provincial government, and sometimes municipalities, must share in the costs. How much does the Province of Nova Scotia plan to commit to intermodal infrastructure investments in the next five years? Which projects benefiting intermodal container transportation are the province's highest priority, and why? What share of project costs do you think the federal government should contribute?

Mr. MacIsaac: In the past, in most of our arrangements with the Government of Canada on highway projects we have shared construction costs on a 50/50 basis. We must purchase the right-of-way and such things on our own. Of the total cost of building the roads, we contribute about 60 per cent and the federal government 40 per cent on the programs you have referenced.

We are anxious to conclude a new agreement with the Government of Canada with respect to additional highway funding. We anticipate a 50/50 model similar to the one we have used in the past. I would not turn down a 70/30 model, with the federal government picking up 70 per cent, but I have not noticed that proposal in any of the correspondence I have seen.

In our national highway system, our 100-series highways, we still have a significant amount of work to complete on Highway 104, which goes east from New Glasgow to the Canso Causeway. We have more work to complete on Highway 125 in Cape Breton and, of course, Highway 101 and Highway 103 need additional funding.

Not all of these projects can be related directly to gateway. On infrastructure, we need an agreement with the Government of Canada that deals with highways agreements unrelated to gateway. Some highways would be partly gateway and some would be partly the responsibility of the national highway system.

Senator Merchant: That is your highest priority?

Mr. MacIsaac: The highest priority is reaching an agreement with the Government of Canada to put money into the 100-series highways. We try to do our highway budgeting in such a way that we can provide matching dollars to any agreement we reach with the Government of Canada,

Senator Merchant: Can you comment on the impact of security requirements on the containerized freight transportation system, and do you have any suggestions for improvement?

Mr. MacIsaac: I did not touch on security, but it is obviously a major issue with respect to transportation. I believe that one of our great advantages in Atlantic Canada would be that our ability

l'infrastructure stratégique, font habituellement appel à des partenaires financiers, de sorte que le gouvernement provincial, et parfois les municipalités doivent partager les coûts. Combien la province de la Nouvelle-Écosse a-t-elle l'intention d'investir dans l'infrastructure intermodale au cours des cinq prochaines années? Quels sont les projets bénéficiant du transport intermodal de conteneurs en tête de liste des priorités de la province, et pourquoi? Quelle est, selon vous, la part des coûts du projet que le gouvernement fédéral devrait assumer?

M. MacIsaac : Dans le passé, la majorité de nos ententes avec le gouvernement du Canada concernant les projets de construction routière reposaient sur un partage des coûts à 50/50. Nous devons assumer la totalité des frais d'acquisition de l'emprise routière et des frais semblables. Mais nous contribuons pour environ 60 p. 100 de la totalité des coûts de construction des routes, et le gouvernement fédéral assume pour sa part 40 p. 100 des coûts à même les programmes que vous venez de mentionner.

Nous sommes impatients de conclure une nouvelle entente avec le gouvernement du Canada concernant le financement routier additionnel. Nous prévoyons un modèle de partage des coûts dans une proportion de 50/50, un peu comme celui que nous avons utilisé dans le passé. Nous ne refuserions pas un modèle de financement partagé dans une proportion de 70/30, le gouvernement fédéral assumant la part de 70 p. 100, mais cette proposition était absente de toute la correspondance qui m'est passée entre les mains.

Dans notre réseau routier national, notamment la série de routes 100, il reste encore beaucoup de travaux à effectuer sur la route 104, qui va en direction de l'est, de New Glasgow au pont-jetée de Canso. Et il y a encore du travail à faire sur la route 125 du Cap-Breton et, bien entendu, nous avons besoin d'une aide financière additionnelle pour la route 101 et la route 103.

Tous ces projets n'ont pas de lien direct avec la porte d'entrée. En matière d'infrastructure, il faut conclure une entente avec le gouvernement du Canada en ce qui concerne les routes n'ayant pas de lien avec la porte d'entrée. Certaines routes relèveraient partiellement du projet de la porte d'entrée, tandis que d'autres incomberaient en partie au réseau routier national.

Le sénateur Merchant : Est-ce que c'est votre première priorité?

M. MacIsaac : La première priorité consiste à conclure une entente avec le gouvernement du Canada en vue d'injecter de l'argent dans la série de routes 100. Nous nous efforçons d'établir nos prévisions budgétaires relatives au réseau routier de manière à disposer des sommes nécessaires pour financer la contrepartie de l'aide financière offerte par le gouvernement du Canada dans le cadre de n'importe quelle entente.

Le sénateur Merchant : Pourriez-vous faire des commentaires au sujet des répercussions des exigences en matière de sécurité sur le système de transport du fret conteneurisé, et auriez-vous des suggestions à faire en vue de les améliorer?

M. MacIsaac : Je n'ai pas abordé la question de la sécurité, mais il est évident que c'est un aspect important du transport. Je pense que l'un de nos principaux avantages dans le Canada

to provide security is considerably greater than in other locations. Due to the history of our area and the way we have developed, we have been able to do things without security being a major issue, at least to date. Historically, security has not been a major issue, which allows us to plan and provide for enhanced security into the future.

Senator Merchant: Can you comment on environmental regulations and standards?

Mr. MacIsaac: We require that the activities of any private-sector group meet provincial and federal environmental standards. We require that any company we deal with agree to environmental assessments and that these companies adhere to the laws of Nova Scotia and Canada.

Senator Zimmer: Thank you for that impressive and detailed presentation.

Transport Canada told this committee that the department has been in collaboration with the provinces, port authorities and railways in terms of future investments, regulation and future planning. To what extent have you had discussions with Transport Canada on the three Rs — regulations, restrictions and roadblocks? You have touched on future planning and security.

Mr. MacIsaac: Most of my discussions with Transport Canada have centred around the need to recognize the case I was trying to make tonight, and that is, there is a huge opportunity out there for all of Canada, not only Atlantic Canada, and we need to be prepared to seize it.

Mr. Oxner: We have engaged with Transport Canada to explain the national significance of Nova Scotia and Atlantic Canada in terms of the total supply chain with regard to regulations, restrictions and roadblocks. We have not entered those types of discussions yet because we are still at the Coles Notes version, or in some cases it may be "Gateways for Dummies." We are trying to engage the stakeholders in understanding the role that Halifax plays.

In fairness to Transport Canada, the department has had to deal with many congestion issues on the West Coast, issues around the Windsor trade corridor and such things. Therefore, it has taken them some time to understand that in Atlantic Canada, where we do not have a congestion issue at the Port of Halifax, we are trying to pursue an economic development opportunity, that we have room to expand. We have not yet had detailed discussions on the three Rs to which you alluded.

atlantique tient au fait qu'il nous est beaucoup plus facile d'offrir des garanties en matière de sécurité que dans d'autres endroits. En raison de l'histoire de notre région et de la manière dont nous nous sommes développés, nous avons réussi à nous débrouiller sans que la sécurité devienne un enjeu important, du moins jusqu'à aujourd'hui. En effet, dans le passé, la sécurité n'a jamais été un enjeu déterminant, ce qui nous permet de planifier et d'offrir des mesures de sécurité renforcées dans le futur.

Le sénateur Merchant : Pourriez-vous nous parler de la réglementation et des normes en matière d'environnement?

M. MacIsaac : Nous exigeons que les activités de n'importe quel groupe du secteur privé respectent les normes du gouvernement provincial et fédéral en matière d'environnement. Nous insistons pour que toute entreprise avec laquelle nous faisons affaire accepte la tenue d'évaluations environnementales, et pour que ces entreprises respectent les lois de la Nouvelle-Écosse et du Canada.

Le sénateur Zimmer : Merci pour cet impressionnant exposé très détaillé.

Transports Canada a déclaré à ce comité que le ministère collaborait avec les provinces, les administrations portuaires et les compagnies de chemins de fer en ce qui concerne les investissements futurs, la réglementation et la prospective. Dans quelle mesure avez-vous tenu des discussions avec Transports Canada concernant la réglementation, les restrictions et les barrages routiers? Et avez-vous abordé la question de la prospective et de la sécurité?

M. MacIsaac : La majeure partie des discussions que j'ai eues avec Transports Canada visaient surtout à défendre devant le ministère le dossier que je suis venu vous exposer ce soir, autrement dit cette occasion extraordinaire qui se présente pour tout le Canada, et pas seulement pour le Canada atlantique, et que nous devons nous préparer à saisir.

M. Oxner : Nous avons entrepris des pourparlers avec Transports Canada en vue d'expliquer à ses représentants l'importance nationale de la Nouvelle-Écosse et du Canada atlantique pour ce qui est de la chaîne d'approvisionnement total. En ce qui a trait aux règlements, aux restrictions et aux barrages routiers, nous n'avons pas encore abordé ces aspects dans nos discussions parce que nous nous trouvons encore à l'étape des « Coles Notes », c'est-à-dire de la synthèse de ce qu'il faut savoir sur la question des portes d'entrée, ou même dans certains cas, de « Les portes d'entrée pour les nuls ». Nous nous efforçons de faire comprendre aux intervenants le rôle que joue Halifax.

Pour rendre justice à Transports Canada, le ministère a dû s'attaquer à de nombreux problèmes de congestion sur la côte ouest, notamment à des questions relatives au corridor commercial de Windsor et à d'autres questions du même ordre. Par conséquent, il lui a fallu un certain temps pour comprendre que dans le Canada atlantique, il n'y a pas de problème de congestion dans le port d'Halifax, que nous envisageons de saisir une occasion de développement économique, et que nous avons toute la marge de manœuvre nécessaire pour prendre de l'expansion. Nous n'avons pas encore eu de discussions entourant la réglementation, les restrictions et les barrages routiers.

Mr. MacIsaac: When we speak of infrastructure, we want to ensure that we plan in such a way that we avoid the development of congestion as a result of growth.

That challenge is different than trying to relieve congestion. We must plan in terms of how to spend money for infrastructure so those problems are not created in the future.

Senator Zimmer: The chairman and Senator Phalen touched on the subject that Professor Brooks of Dalhousie University told this committee recently that more land infrastructure is needed for north/south containerized trade out of Nova Scotia and that better connection be made between Eastern Canada and the northeastern United States. That view somewhat implies using northeast United States ports.

Do you agree with this assessment? Do you have any plans for the province to address these transport deficiencies if they do occur? What role do you think the federal government should play? Do you agree with her assessment because it alludes to the fact that maybe we should use the ports in the United States where, in fact, in your presentation you said ships could go directly to Halifax and bypass those ports, which I believe is a good system.

Mr. MacIsaac: I am not certain that I fully appreciate the context in which your witness made the comments.

I will answer by providing my own version of how things should develop. We have an opportunity to handle the growth that will occur in the containerized shipping business in the future, primarily through the larger ships and the flow of business through the Suez Canal from the Indian subcontinent and China.

That traffic will come to North America. Our challenge is to make sure that Canada is the first port of call for these ships that come to North America. After that, traditionally containers have gone from Halifax to central Canada and the Midwest by rail. We have tremendous rail links to accomplish that.

Whether there would be some opportunity for off-loading to smaller container vessels that would flow down into New England is another question. I am not certain that I have seen conclusive evidence that there is real growth there, but I do not think we should dismiss that potential at this stage.

Senator Zimmer: My last question was a bit tongue-in-cheek at first, but I thought about it further. Concerning these daily auctions and lotteries at the Suez Canal, is it a canal or a casino? Are the delays legitimate that occur because of the narrowness of the canal or are they done on purpose so they can get additional revenue?

M. MacIsaac : Lorsqu'il est question d'infrastructure, nous tenons à nous assurer que nous planifions de manière à éviter la création d'un problème d'engorgement résultant de la croissance.

Ce défi est différent de celui qui consiste à essayer d'atténuer la congestion. Il faut planifier la manière dont on entend dépenser l'argent pour l'infrastructure afin d'éviter d'avoir à affronter ces problèmes dans le futur.

Le sénateur Zimmer : La présidente et le sénateur Phalen ont fait allusion aux commentaires récents de la professeure Brooks de l'Université Dalhousie devant ce comité, comme quoi il faudrait une plus grande infrastructure terrestre pour les échanges de fret conteneurisé entre le nord et le sud à partir de la Nouvelle-Écosse, et une amélioration des liaisons entre l'Est du Canada et le Nord-Est des États-Unis. Cette opinion semble reposer sur l'utilisation des ports du Nord-Est des États-Unis.

Êtes-vous d'accord avec son évaluation? Avez-vous des projets pour permettre à la province de combler ces lacunes du point de vue du transport, pour autant qu'elles existent? Quel rôle le gouvernement fédéral devrait-il jouer à cet égard? Acceptez-vous son analyse parce qu'elle laisse entendre que nous pourrions utiliser les ports américains alors que, dans votre exposé, vous avez déclaré que les navires pourraient se rendre directement à Halifax sans passer par ces ports, ce qui à mon avis est un bon système.

M. MacIsaac : Je ne suis pas certain de bien comprendre le contexte dans lequel votre témoin a fait ces commentaires.

Je vais vous répondre en vous fournissant ma propre version de la manière dont les choses devraient évoluer. Nous avons la possibilité de traiter la croissance qui ne manquera pas de se produire dans le secteur du fret conteneurisé dans le futur, principalement grâce aux navires de plus en plus gros et au flux de marchandises qui s'écoule par le canal de Suez en provenance du sous-continent indien et de la Chine.

Ce trafic se rendra jusqu'en Amérique du Nord. Tout le défi consiste à s'assurer que le Canada sera le premier port d'escale pour ces navires à leur arrivée en Amérique du Nord. Après quoi, traditionnellement, les conteneurs sont acheminés d'Halifax jusque dans la partie continentale du Canada et dans le Midwest par le réseau ferroviaire. Nous disposons de liaisons ferroviaires formidables pour le faire.

Maintenant, est-ce que la possibilité existe d'effectuer le déchargement des conteneurs sur de plus petits navires à destination de la Nouvelle-Angleterre, voilà une question entièrement différente. À ma connaissance, il n'existe pas de preuves concluantes qu'il y aurait une véritable croissance dans ce domaine, mais il ne faudrait rien négliger pour le moment.

Le sénateur Zimmer : Ma dernière question était un peu pince-sans-rire au début, mais j'y ai beaucoup réfléchi par la suite. Concernant ces enchères quotidiennes et ces loteries qui se tiennent dans le canal de Suez, s'agit-il d'un canal ou d'un casino? Est-ce que les retards qui surviennent sont légitimes et s'expliquent par l'étroitesse du canal ou sont-ils provoqués intentionnellement en vue de soutirer des revenus additionnels?

Mr. MacIsaac: I provided that information in my presentation as an example to show the level of congestion that exists at the canal. I do not feel that I am really qualified to comment on the operation of the canal itself and the decision makers that run that business.

[Translation]

Senator Champagne: I am one of the true believers in your project. I have the impression that Halifax is extremely well positioned. Considering the new waterways flowing from Suez and the potential widening of Panama Canal, I feel that we can really make it, especially if you can accommodate those enormous ships. The mother in me thinks that all of this is very nice, that all these containers will arrive, be unloaded, that you will have all the necessary land to grow, but these ships will not leave empty. Will you have exporting goods in Halifax, so that these ships will not return home empty? Are you concerned with this aspect of the business? And are you taking care of it?

[English]

Mr. MacIsaac: You raise an extremely valid question and it speaks to the challenges that face us, regardless of whether we are speaking about gateway or not. The flow of goods from China and from the Indian subcontinent to North America is a reality. It is a fact of life.

The challenge that flow provides is to maintain our level of trade in return. I am focusing my attention on bringing the traffic to Canada in terms of the containers themselves. I think the question you raise with respect to what is in the return container is a question, again, that is a challenge for the whole country: that is, our ability to specialize and to remain competitive as a trading partner for China and the subcontinent. Canada will need to face that reality regardless of what route the goods choose to come to our shores.

[Translation]

Senator Champagne: It is another reason why Halifax seems to me an interesting option. Considering the congestion in New York, the continuing problems of depth, I am wondering why in the world these ships would not come here where there is no congestion at all and also where, in a few years, let us hope, there will be all that is necessary to accommodate these enormous container ships?

Maybe I put the cart before the horse by speaking of containers returning empty. Let us say that containers come by road or by rail. Senator Zimmer was talking about short sea shipping. We were told that, from Halifax to the ports just south of Philadelphia, everything was going fine. But as soon as we talk about short sea shipping between Halifax and Hamilton, for example, towards Ontario and further to the

M. MacIsaac: J'ai fourni ce renseignement dans mon exposé seulement pour illustrer le degré de congestion qui existe dans le canal. Je ne pense pas être vraiment qualifié pour faire des commentaires sur l'exploitation du canal proprement dit, et sur les décideurs qui administrent cette installation.

[Français]

Le sénateur Champagne : Je suis de ceux qui croient vraiment en votre projet. J'ai l'impression que Halifax est extrêmement bien positionné. Considérant les nouvelles voies maritimes venant de Suez et l'élargissement probable de Panama, je pense qu'on pourra vraiment y arriver, surtout que vous pourrez recevoir ces énormes bateaux. La mère de famille en moi se dit que tout cela est bien beau, que tous ces conteneurs vont arriver, qu'ils vont être déchargés, ils auront le terrain pour cela, mais ces bateaux ne partiront pas à lège. Est-ce qu'on aura, à Halifax, ce qu'il faut pour retourner ces bateaux dans leur pays pour exporter? Est-ce que ce côté du travail vous préoccupe? Est-ce que vous vous en occupez?

[Traduction]

M. MacIsaac : Vous soulevez une question extrêmement pertinente qui met en relief les défis que nous devons affronter, peu importe qu'il soit question de porte d'entrée ou non. Le flux de marchandises en provenance de la Chine et du sous-continent indien à destination de l'Amérique du Nord est une réalité. C'est un fait incontestable.

Le défi que pose ce flux est de maintenir nos échanges commerciaux à un niveau comparable. Je concentre toute mon attention sur la possibilité d'amener ce trafic au Canada pour ce qui est des conteneurs eux-mêmes. Maintenant, la question que vous posez, à savoir ce qu'il y aura dans les conteneurs au retour, est une question qui, je le répète, s'adresse au pays tout entier. Elle vise notre capacité de nous spécialiser et de demeurer concurrentiel en tant que partenaire commercial de la Chine et du sous-continent indien. Peu importe la voie que choisiront les marchandises pour atterrir sur nos rives, le Canada devra affronter cette réalité.

[Français]

Le sénateur Champagne : C'est une autre des raisons pour lesquelles Halifax me semble un choix très intéressant. Considérant la congestion à New York, les problèmes constants de profondeur, pourquoi ne pas venir chez vous où il n'y a pas de congestion et où on aura, dans quelques années, espérons-le, tout ce qu'il faut pour accueillir ces gros bateaux avec les conteneurs?

J'ai peut-être mis la charrue avant les bœufs en vous parlant de la façon dont on les retourne. Disons qu'ils arrivent par route ou par rail. Le sénateur Zimmer parlait tout à l'heure de transport maritime à courte distance. On nous disait qu'en fait, à partir de Halifax jusqu'aux ports situés au sud de Philadelphie, cela allait très bien. Mais dès que l'on arrive à un transport maritime à courte distance entre Halifax et Hamilton, par exemple, pour se

Midwest, then it seems that shipping services cannot compete with rail companies.

We are experiencing major problems right now with the CN. It is true that our government is working actively on this issue. You were saying that in your province, there were not too many labour relations issues, strikes and everything.

How could we manage so that the Port of Halifax is not only used for short sea shipping towards the Great Lakes and the northeast of the United States, but also, once containers are unloaded, to make sure that they are loaded again with goods to send towards Asia or other countries?

[English]

Mr. MacIsaac: The short sea shipping potential can become competitive if people make appropriate business decisions to invest in vessels that can be competitive, that is, to take smaller loads from the Port of Halifax and ship those loads to other destinations within Canada or along the Atlantic seaboard.

Can that be done more efficiently than by rail? The business community, I expect, will make that decision. Whether we want to explore that through studies or research and whether we should urge people in that direction are good questions, because that capability provides an alternative that we do not have when we are hit with labour problems and we have only one alternative. To have more than alternative is always a more beneficial situation.

[Translation]

Senator Champagne: We need to do some marketing in order to lure these enormous ships, load them with goods and send them back where they come from. But that is still a problem. As I told you in the beginning, I am a believer in your project, and I wish you to have brilliant ideas, and very good luck. And if you are dealing with the East, I hope you will be positioned at the right angle with the Sun. I truly believe in this.

[English]

Mr. MacIsaac: I had several meetings earlier today and this evening about the exchange that has taken place. Today has been an educational day for me. The more we talk about it, especially with people who have taken the time to become informed on the issue, as you folks have, the more we learn about the challenges we face. We have picked up some good information here this evening.

The Chairman: We are still a chamber of sober second thought.

Mr. MacIsaac: I appreciate that.

rendre en Ontario et se rendre ensuite dans le Midwest américain, à ce moment les services maritimes ne peuvent pas concurrencer les chemins de fer.

Nous avons des problèmes majeurs, en ce moment, avec le CN. Il est vrai que notre gouvernement s'en occupe activement. Vous nous disiez plus tôt que dans votre province, il n'y avait pas tellement de problèmes au niveau du travail, des grèves et tout cela.

Comment pourrions-nous faire pour que le port de Halifax ne serve pas qu'à faire du transport maritime à courte distance pour aller vers les Grands Lacs et le nord-est des États-Unis mais qu'il puisse aussi, une fois les conteneurs vidés, les remplir et faire de l'exportation vers l'Asie ou ailleurs?

[Traduction]

M. MacIsaac : Le transport maritime à courte distance peut devenir concurrentiel, pour peu que les décideurs prennent la sage décision d'investir dans des navires qui sont eux aussi concurrentiels, c'est-à-dire, prendre de petits navires à partir du port d'Halifax et transporter ces marchandises vers d'autres destinations au Canada ou le long de la côte de l'Atlantique.

Est-ce que ce transport de marchandises peut être effectué plus efficacement par chemin de fer? C'est au monde des affaires de répondre à cette question, à ce qu'il me semble. Maintenant, sommes-nous prêts à explorer cette éventualité en effectuant des études ou des recherches, et devrions-nous insister pour que l'on s'engage dans cette direction, voilà d'excellentes questions, parce que cette capacité nous fournirait une solution de rechange utile dans l'éventualité d'une grève, alors qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas d'autre solution. Il est toujours préférable d'avoir plusieurs cordes à son arc.

[Français]

Le sénateur Champagne : Il faut faire du marketing pour faire venir ces énormes bateaux, les remplir et les retourner d'où ils viennent. Cela reste un problème. Comme je vous le disais au départ, je crois en votre projet et je vous souhaite de bonnes idées, de même que toute la chance au monde. Et si vous faites affaires avec l'Orient, j'espère que vous serez dans le bon angle du soleil. J'y crois beaucoup.

[Traduction]

M. MacIsaac : J'ai assisté à plusieurs réunions, plus tôt dans la journée, et ce soir, au sujet de l'échange qui vient d'avoir lieu. J'ai beaucoup appris aujourd'hui. Plus nous en parlons, et surtout avec ceux qui ont pris la peine de se renseigner sur la question, comme vous l'avez fait, et plus nous apprenons au sujet des défis qui nous attendent. Nous avons pris bonne note de certains renseignements très précieux en discutant avec vous ici, ce soir.

La présidente : Nous sommes toujours une Chambre de second examen modéré et réfléchi.

M. MacIsaac : Je vous en sais gré.

Senator Munson: Dominic Taddeo of the Montreal Port Authority was here two weeks ago. He sounded like my 19-year-old son, Claude Mathieu. Whenever I complain about something, he says, "It is all good. Everything is good." Mr. Taddeo was a great booster for the Port of Montreal. He talked about how Montreal can survive even in the era of big ships because they cater to those European ships you talk about. We walked away from that hearing feeling good about the economic state of the Port of Montreal. I sense in your voice, when you are talking to us, almost a cry for help. It is a different, more sober approach, and a realistic approach to what is happening in Halifax. What specifically can the federal government do now? If they have given you zero for marketing, if they have not given you a cent, what can they do now to heed your cry for help?

Mr. MacIsaac: That is a good question. To be fair to all concerned, if the Government of Canada had given us a blank cheque a year ago, I am not certain that we would have made good decisions with respect to how we spent that money. I think today we are far better positioned in terms of how to spend that money because we have had the benefit of hiring consultants to undertake some work and provide us with answers. Now, we are in a much better position in terms of being able to say to the Government of Canada, "Here are real things we can do to ensure that we do not miss the boat with respect to these opportunities." I am still optimistic that we will receive a good hearing. Anything your committee can do to help us pass our case along would be appreciated.

One concern we are coming to understand is that some officials in government may have felt that we were looking only for infrastructure money for Atlantic Canada and Nova Scotia. We are always looking for infrastructure money, and it will be a long time before we ever stop looking for infrastructure money, but that is not the thrust of what Atlantic Gateway is about. Atlantic Gateway is about seizing an opportunity for Canada to take advantage of changing shipping patterns in the world and ensuring that Canada is a major player in those changing shipping patterns. If you can help us make that case, we would appreciate it.

Senator Munson: Briefly, you always hear the argument about the environment versus the economy, and something will be at stake. Your legislature is in Halifax, and I have lived in Halifax for a few years. The trucks must shake the legislature building at the capacity that the Port of Halifax operates now, which is not where it should be, from your estimation. If you strengthen what is happening in Halifax, what specifically will happen in the centre of the city? The port is in the south end, another port is in the north end, and you have the one rail line that heads through the

Le sénateur Munson : Dominic Taddeo, de l'Administration portuaire de Montréal, s'est présenté devant le comité il y a deux semaines. Il m'a fait penser à mon fils de 19 ans, Claude Mathieu. Chaque fois que je me plains de quelque chose, il me rétorque « C'est bien. Tout va bien. » M. Taddeo s'est montré un supporter enthousiaste du port de Montréal. Il a expliqué comment le port de Montréal pouvait survivre même à une époque où les gros navires font la loi, parce qu'il accueille les navires européens dont vous avez parlé. Nous sommes sortis de cette réunion avec une excellente impression concernant la situation économique du port de Montréal. En revanche, je sens dans votre voix, lorsque vous vous adressez à nous, presque un appel à l'aide. Il s'agit d'une approche différente, plus modérée et plus réaliste de ce qui se passe à Halifax. Qu'est-ce que vous attendez précisément de la part du gouvernement fédéral maintenant? Si le gouvernement fédéral ne vous a rien donné pour le marketing, s'il ne vous a pas accordé un cent, que peut-il faire maintenant pour répondre à votre appel à l'aide?

M. MacIsaac : C'est une bonne question. En toute justice pour les personnes concernées, si le gouvernement du Canada nous avait remis un chèque en blanc il y a un an, je ne sais pas si nous aurions pris les bonnes décisions sur la manière de dépenser cet argent. Selon moi, nous sommes mieux armés aujourd'hui pour déterminer comment investir cet argent, parce que nous avons fait appel à des consultants pour qu'ils entreprennent certains travaux de recherche et nous fournissent des réponses. Donc, nous sommes en meilleure position pour dire au gouvernement du Canada, « Voici vraiment les choses que nous pouvons faire pour nous assurer de ne pas louper le coche en ce qui a trait à ces possibilités ». Je suis toujours optimiste et je suis persuadé que nous finirons par être entendus. Mais tout ce que votre comité peut faire pour nous aider à faire avancer notre dossier sera très apprécié.

Nous commençons de plus en plus à comprendre que certains fonctionnaires du gouvernement peuvent avoir eu l'impression que nous cherchions seulement à obtenir une aide financière au chapitre de l'infrastructure pour le Canada atlantique et la Nouvelle-Écosse. Nous sommes toujours à la recherche de fonds pour l'infrastructure, et il en coulera de l'eau sous les ponts avant que nous cessions d'en chercher, mais ce n'est pas la justification de l'initiative de la porte d'entrée de l'Atlantique. En effet, la porte d'entrée de l'Atlantique représente une occasion à saisir pour le Canada de tirer parti de l'évolution des trajets habituels de navigation dans le monde et de s'assurer que notre pays devienne un important acteur dans ces trajets de navigation en pleine mutation. Si vous pouvez nous aider à faire valoir notre point de vue, nous vous en serions reconnaissants.

Le sénateur Munson : Brièvement, on entend toujours cet argument comme quoi l'environnement s'oppose à l'économie, et il y aura toujours des compromis à faire. Votre assemblée législative se trouve à Halifax, et il se trouve que j'y ai vécu durant quelques années. Les camions doivent ébranler l'édifice de l'assemblée législative étant donné le volume des activités manutentionnées par le port d'Halifax à l'heure actuelle, même si, selon vos estimations, il n'a pas encore atteint sa pleine mesure. Si vous renforcez ce qui se passe à Halifax, que se passera-t-il

Bedford area and a residential area. What do you plan to do about that traffic? I know you addressed the issue with Senator Merchant. Success may come at a price.

Mr. MacIsaac: Yes: Usually, economic growth presents challenges with respect to alternatives in terms of how we do things. Some things can be done to impact the flow of traffic within the central part of the city. One thing that needs to be done, regardless of Gateway, is to convince more residents not to travel within the city itself. If we did that, then the flow of trucks through the city would become less of a problem. In other words, if people were to think in terms of public transit and alternate forms of transportation, then that change is part of the solution to addressing the problem to which you refer. The operation of the port and its success is a fact of the geography and the infrastructure that feeds the port. Hollis Street runs in front of the legislature, which is the main route for many container trucks that go back and forth. If we reduce by 30 per cent the volume of cars that travel on Hollis Street, then the volume of trucks would not be as great a challenge. That is one way of looking at the problem. I think we need to do that regardless of the growth of the port. All of us need to find ways of convincing even ourselves to use public transportation more than we do currently.

The Chairman: Minister, some analysis of the gateway opportunity concluded that more economic activity is needed in the province of Nova Scotia to stimulate the critical mass of traffic.

Are other departments in your government focussing on the gateway opportunity? Is the industry department trying to create conditions that will stimulate the critical mass of trade?

Mr. MacIsaac: The Department of Economic Development is working closely with the Department of Transportation and Public Works in all our gateway initiatives, as is Nova Scotia Business Inc. We have taken the leadership role within government, and it is my responsibility to answer for gateway within government. We certainly have the support and active involvement of other government departments, as appropriate, but economic development is a key partner for us.

Mr. Oxner: If I can make a point in relation to Senator Champagne's comments, I attended the Asia Pacific Summit in Vancouver in October. Minister David Emerson spoke at that event about the fact that sometime between 2007 and 2008, China will replace Canada as the United States' number-one

exactly in the centre of the city? The port is located at the south end, and there is another at the north end, without counting the fact that the only rail line crosses the Bedford area and a residential neighbourhood. What are you planning to do about that traffic? I know you addressed the issue with Senator Merchant. Success may come at a price.

M. MacIsaac : Tout à fait. Habituellement, la croissance économique présente des difficultés quant à la manière de faire les choses. Certaines choses peuvent être faites pour influencer sur le flux de la circulation dans le centre de la ville. Mais l'une des choses qui doivent être faites, sans égard à l'initiative de la porte d'entrée, c'est de convaincre les résidents de ne pas circuler en voiture dans le coeur même de la ville. Si nous parvenions à le faire, alors la circulation des camions à travers la ville serait moins problématique. Autrement dit, si les gens pouvaient penser en termes de transport en commun et d'autres formes de transport, alors ce changement de point de vue pourrait faire partie de la solution du problème que vous venez de mentionner. L'exploitation du port et sa réussite dépendent de sa situation géographique, et de l'infrastructure qui alimente le port. La rue Hollis passe juste devant l'assemblée législative, et il s'agit du trajet principal pour de nombreux camions porte-conteneurs qui font des aller-retour. Si nous réduisons de 30 p. 100 le volume de voitures qui circulent sur la rue Hollis, alors le volume de camions ne représenterait pas un tel problème. C'est une façon de voir les choses. Je pense que nous devons adopter cette façon de faire, sans égard à l'expansion du port. Nous devons tous chercher des moyens de nous convaincre nous-mêmes d'avoir davantage recours aux transports en commun que nous le faisons présentement.

La présidente : Monsieur le ministre, certaines analyses de l'initiative de la porte d'entrée sont arrivées à la conclusion qu'il faudrait davantage d'activité économique dans la province de la Nouvelle-Écosse pour stimuler la masse critique de trafic.

Est-ce que d'autres ministères de votre gouvernement s'intéressent de près à l'initiative de la porte d'entrée? Est-ce que le ministère de l'Industrie essaie de créer des conditions favorables à la stimulation de la masse critique des échanges commerciaux?

M. MacIsaac : Le ministère du Développement économique collabore étroitement avec le ministère des Transports et des Travaux publics dans toutes nos initiatives liées à la porte d'entrée, de même que Nova Scotia Business Inc. Nous assumons le rôle de chef de file au sein du gouvernement, et il m'incombe de répondre à toutes les questions concernant la porte d'entrée au sein du gouvernement. Nous pouvons naturellement compter sur l'appui et l'engagement actif des autres ministères, le cas échéant, mais c'est le Développement économique qui est notre principal partenaire.

M. Oxner : Si vous me permettez d'ajouter quelque chose aux commentaires du sénateur Champagne, j'ai participé au Sommet Asie Pacifique à Vancouver en octobre. Le ministre David Emerson a pris la parole durant l'événement et il a déclaré que quelque part entre 2007 et 2008, la Chine remplacera le Canada à

trading partner. I think it was bold for a federal minister to make that comment.

Returning to your comment about our need to have product, most of the ships that go back to Asia currently go back fairly empty. We need to work with Canadian businesses, both small and large, to look at opportunities in the Asian market. There is a need for goods. The internal economies of Asian countries are growing and they are purchasing a lot more of the goods that they are starting to produce. We need to work with Canadian businesses to make these businesses more export-ready.

Currently, Halifax ships out more containers than it receives. We ship out things such as tires, french fries, seafood, blueberries and paper. Bowater Mersey Paper Company, which has a plant in Liverpool, ships containers of paper, I believe newsprint, into the Indian market. Currently, we have an imbalance in that we ship more than we receive.

In terms of Senator Munson's question regarding the truck traffic in downtown Halifax, the Halifax Regional Municipality, in partnership with the Province of Nova Scotia, are looking at what is called an inland terminal to try to plan for the future, when the terminal capacity in Halifax has reached a maximum. They are looking at building an inland terminal where containers that currently travel via truck to the rail yard or to other areas would be taken off the peninsula of Halifax via high-speed commuter rail to an inland terminal. That is something that we are looking at now, in terms of feasibility, to plan for the future. It would reduce significantly the truck traffic in the downtown core and put it onto a rail siding. Every time I see a container in downtown Halifax, I see dollar signs.

The Chairman: You should not lose that. Thank you, again, Minister MacIsaac, and Mr. Oxner, for your presence here tonight. It was interesting to hear from you. We heard a lot about Montreal, if you do not mind, Senator Phalen. We are trying to help, and that is why we are here. We are studying this matter carefully. It is important to us. When we report, we want to make the proper recommendations to the government.

Senator Munson: For the record, Senator Mercer has been a strong advocate, the voice of Nova Scotia.

The Chairman: Yes: He is a member of our committee.

We will visit Halifax as soon as we can, and we will let you know when that happens.

titre de premier partenaire commercial des États-Unis. À mon avis, venant d'un ministre du gouvernement fédéral, ce fut un commentaire assez audacieux.

Pour revenir à votre commentaire sur la nécessité d'avoir des produits à exporter, la majorité des navires qui retournent en Asie sont assez allèges merci. Il faut travailler avec les entreprises canadiennes, petites et grandes, afin de trouver des créneaux sur le marché asiatique. Ces pays ont besoin de produits. Les économies internes des pays asiatiques sont en pleine croissance et elles achètent beaucoup plus de produits qu'elles n'ont commencé à en produire. Il faut vraiment travailler avec les entreprises canadiennes afin qu'elles fabriquent davantage de produits prêts à l'exportation.

À l'heure actuelle, le port d'Halifax expédie davantage de conteneurs qu'il n'en reçoit. Nous expédions des choses comme des pneus, des patates frites, des fruits de mer, des bleuets et du papier. Bowater Mersey Paper Company, qui a une usine à Liverpool, expédie des conteneurs de papier, je pense qu'il s'agit de papier journal, à destination du marché indien. Il est vrai qu'actuellement nous expédions davantage que nous ne recevons.

Pour revenir à la question du sénateur Munson concernant la circulation des camions dans le centre-ville d'Halifax, la municipalité régionale d'Halifax, en partenariat avec la province de la Nouvelle-Écosse, examine ce qu'il est convenu d'appeler un terminal intérieur en vue de planifier pour l'avenir, c'est-à-dire en prévision du moment où le terminal d'Halifax aura atteint sa capacité maximale. Ces organisations étudient la possibilité de construire un terminal intérieur où les conteneurs qui sont actuellement transportés par camion jusqu'à la cour de triage ou vers d'autres endroits seraient acheminés hors de la péninsule d'Halifax par des wagons de train de banlieue rapide jusqu'à un terminal intérieur. C'est une option que nous envisageons actuellement, et nous en évaluons la faisabilité en vue de planifier pour l'avenir. Ce terminal intérieur permettrait de réduire considérablement la circulation des camions dans le centre-ville et de déplacer le trafic sur une voie d'évitement. Chaque fois que je vois un conteneur dans le centre-ville d'Halifax, je vois des symboles du dollar.

La présidente : Vous ne devriez pas perdre cela de vue. Je vous remercie encore une fois, monsieur le ministre MacIsaac, ainsi que monsieur Oxner, de votre présence ici ce soir. Vous nous avez appris des choses intéressantes. Nous avons appris beaucoup de choses aussi sur Montréal, ne vous en déplaît, sénateur Phalen. Nous essayons de vous aider, et c'est la raison de notre présence ici. Nous étudions cette question de près. Elle nous tient à cœur. Lorsque viendra le moment de présenter notre rapport, nous tenons à faire les bonnes recommandations au gouvernement.

Le sénateur Munson : Pour le compte rendu, le sénateur Mercer est un solide défenseur de la Nouvelle-Écosse, il en est le porte-parole.

La présidente : En effet. Il est membre de notre comité.

Nous nous rendrons à Halifax dès que nous le pourrons, et nous vous le ferons savoir en temps et lieu.

Mr. MacIsaac: Thank you for this opportunity. We appreciate it very much. If we can do to anything to help accommodate your visit to Nova Scotia, please let us know.

The committee adjourned.

OTTAWA, Tuesday, February 27, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:36 a.m. to examine and report on the objectives, operation and governance of the Canadian Television Fund.

Senator David Tkachuk (*Deputy Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chairman: Welcome. The Chair of the Committee, Senator Bacon, is away today, so I take the chairman at her request.

Our first witness this morning is Michèle Fortin, President and CEO of Télé-Québec. Ms. Fortin, please proceed with your opening statement.

[*Translation*]

Michèle Fortin, President and CEO, Télé-Québec: Thank you, Madam Chairman, for inviting me. For the purposes of today's meeting, besides the Télé-Québec hat, I am also wearing two and one half more; please allow me to explain. You may be interested to know that I am a member of the Canadian Television Fund board of directors. I am not an independent member, since I represent the Association for Tele-Education in Canada. I am concerned about the future of education television in Canada, since this type of programming is regional and specialized. I am also the CEO of Télé-Québec. I am therefore most interested in French-language television production and the future of Télé-Québec, something that may temper my comments. I will try to express myself as clearly as possible.

I do not intend to make a lengthy presentation, as I would prefer to answer your questions. As is the case for most people who work in television, I feel that the Canadian Television Fund is a fundamental and essential part of our television industry. We are a small country and we must compete with large English-speaking societies, not the least of which is the United States. Any discussion and any action undertaken by both the Quebec and the Canadian governments at the international level to defend cultural diversity were intended to allow the existence of a system to support Canadian television production and to air programs that reflect our identity, even if it would not be economically feasible to do so independently.

As a Fund member, I know that questions have been asked about the governance, the distribution of the funds, and more particularly, about the CBC's share. I said that I am wearing two

M. MacIsaac : Merci de nous avoir donné l'occasion de nous exprimer devant le comité. Nous vous en sommes gré. Si nous pouvons faire quoi que ce soit pour agrémenter votre visite en Nouvelle-Écosse, n'hésitez pas à nous le demander.

La séance est levée.

OTTAWA, le mardi 27 février 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 36, afin d'examiner, pour en faire rapport, les objectifs, le fonctionnement et le mode de gouvernance du Fonds canadien de télévision.

Le sénateur David Tkachuk (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Je vous souhaite la bienvenue. La présidente du comité, le sénateur Bacon, étant absente aujourd'hui, je préside à sa demande.

Notre premier témoin ce matin est Michèle Fortin, présidente-directrice générale de Télé-Québec. Madame Fortin, vous avez la parole.

[*Français*]

Michèle Fortin, présidente-directrice générale, Télé-Québec : Madame la présidente, je vous remercie de m'avoir invitée. Pour la réunion d'aujourd'hui, en plus du chapeau de Télé-Québec, je porte deux autres chapeaux et demi et je m'explique. Je suis membre du conseil d'administration du Fonds canadien de télévision, ce qui est d'un certain intérêt. J'y suis un membre non indépendant, parce que je représente l'Association des télévisions éducatives du Canada. Je me préoccupe de l'avenir des télévisions éducatives du Canada, qui sont des télévisions régionales et particulières. Je suis aussi présidente de Télé-Québec. J'ai donc un intérêt très marqué pour la production télévisuelle en langue française et l'avenir de Télé-Québec. Mes commentaires pourront être marqués de l'une ou l'autre de ces orientations. J'essayerai d'être le plus clair possible.

Je ne ferai pas une longue présentation, je suis plutôt là pour répondre à vos questions. Comme la plupart des gens de l'industrie de la télévision, je considère que le Fonds canadien de télévision est un élément fondamental et essentiel de l'industrie télévisuelle. Notre pays a une petite taille et se retrouve en compétition avec les grandes sociétés anglophones, dont les États-Unis en particulier. Tous les débats et les actions menés au plan international sur la diversité culturelle, tant par le gouvernement du Québec que celui du Canada l'ont été pour permettre l'existence d'un système d'aide à la production canadienne et pour présenter sur nos écrans des émissions qui nous distinguent et nous reflètent, même si sur un plan strictement économique, cela ne serait pas rentable de le faire de façon complètement indépendante.

En tant que membre du fonds, je sais que des questions importantes ont été soulevées concernant la gouvernance, le mode de répartition des fonds et en particulier l'enveloppe de Radio-

and one half hats, and the one half relates to my many years as Executive Vice-President of Radio-Canada. I would like to call your attention the fate of educational television and what I call the small orphan television producers.

Most of the debates surrounding the Canadian Television Fund are related to the rapid changes in the television industry and Canada's new media.

As you know, the CRTC will soon be hearing requests for major acquisitions. These include, on the English-language side, three or four large groups, including Astral Media, which is interested in buying radio stations. On the French side, there are Vidéotron, Astral Media and Radio-Canada, which, even without a distribution system, is nevertheless important.

What television networks remain, besides these groups? There is educational television, which is made up of regional stations. It produces and broadcasts programming which is intended mostly for children and people living in these regions. The programming is different and does not enjoy the support of any groups. These productions are not part of the distribution network. Therefore, they may be neglected in this debate. Regardless of the choices or solutions that are adopted, this type of production may be lost in the shuffle.

That is all I have to say. I will now be happy to answer any questions you may have on the Canadian Television Fund. And if I am unable to answer your questions, I will let you know.

Senator Champagne: You yourself said that the greatest criticism level at the Canadian Television Fund — and I refer to Vidéotron and Shaw Communications — related to governance.

As a member of the Cable Network Fund, are you in agreement? Do you understand their concerns about governance?

Ms. Fortin: Before dealing with governance, we have to speak about philosophy. Are the funds provided by Shaw Communications, Vidéotron and other distributors legitimate or are they simply meeting these CRTC public policy requirements? I think they are trying to turn this into a debate to decide who owns the money; is it the cable industry or the federal government?

With respect to governance, there are two distinct models. The arts and culture model is managed by the industry, something that was not always easy, as evidenced by the recording industry.

There are 22 members in the Canadian Television Fund, a majority of which represent interest groups and industry experts who are both managers and consultants. That makes things rather more complicated.

Canada. Le demi-chapeau qui me reste vient de mes longues années à travailler à Radio-Canada en tant que vice-présidente. Je voudrais attirer votre attention sur le sort des télévisions éducatives et de ce que j'appelle les petites télévisions orphelines.

Une grande partie des débats autour du Fonds Canadien de télévision est relié à la transformation rapide de l'industrie de la télévision et des nouveaux médias qui existent actuellement au Canada.

Comme vous le savez, des acquisitions importantes seront déposées devant le CRTC. Ces acquisitions comprendront, du côté anglais, trois ou quatre grands groupes, dont Astral Media, s'ils acquièrent les postes radiophoniques. Du côté français, on retrouve les compagnies Vidéotron, Astral Media et la Société Radio-Canada qui, malgré le fait qu'elle ne contrôle aucun système de distribution, est aussi un groupe important.

À l'extérieur de ces groupes, que reste-t-il comme réseaux de télévision? On retrouve la télévision éducative, qui est constituée de postes régionaux. Elle sert à produire et diffuser des émissions s'adressant principalement aux enfants et aux personnes vivant en région. Ces émissions sont différentes des autres et ne jouissent pas du support des groupes. Cette télévision ne fait pas partie de l'industrie de la distribution. Par conséquent, elle risque d'être oublié dans le débat. Quels que soient les choix et solutions qui seront adoptés, cette télévision risque d'être mise de côté.

Mes propos liminaires se limiteront ainsi. Il me fera maintenant plaisir de répondre à vos questions concernant le Fonds canadien de télévision. Si toutefois je ne suis pas en mesure de répondre à une de vos questions, je vous le signalerai.

Le sénateur Champagne : Vous le disiez vous-mêmes, ce qu'on a reproché le plus au Fonds canadien de télévision — et j'entends par là Vidéotron et Shaw Communications — c'est vraiment des problèmes de gouvernance.

Vous êtes au conseil d'administration du Fonds des câblodistributeurs, êtes-vous d'accord avec leur perspective? Comprenez-vous leurs préoccupations quant à la gouvernance?

Mme Fortin : Avant de parler de gouvernance, il faut parler de philosophie. Les sommes que versent Shaw Communications, Vidéotron et les autres distributeurs à la télévision canadienne sont-elles légitimes ou ne font-elles que répondre à la demande du CRTC pour rencontrer les objectifs de politique publique? Je crois qu'on tente présentement de faire dévier le débat sur la question à savoir est-ce notre argent ou l'argent du gouvernement fédéral.

Sur la question de gouvernance, nous nous trouvons devant deux modèles distincts. Le modèle des arts et de la culture est autogéré par l'industrie, ce qui n'est pas toujours facile — on le constate, entre autres, dans l'industrie du disque.

Le conseil du Fonds canadien de télévision regroupe 22 membres dont la majorité représentent des groupes d'intérêt et des experts de l'industrie agissant à la fois à titre de gestionnaires et de consultants. Cela rend la tâche un peu compliquée.

You must not forget that the fund has recently made an effort in terms of their decision-making process. It now has a double-majority system through which any important policies must have the support of the majority of board members as well as those who are independent. So it has a rather rigid mechanism. For example, the independent members' committee is allowed to vet the agenda before each meeting to ensure that participants will declare any potential conflict of interest. So the fund is being properly managed.

Of course, there are not many fund contributors on this committee since they are not appointed according to the size of their contribution but rather according to the segment of the industry that they represent. For internal reasons, some of them have never managed to delegate a member. The cable distributors were feuding with the satellite distributors, and both wanted a single spot that has never been filled.

Either we continue with a system where the industry is represented on the board, or we move toward a more independent board, where consultations with the industry would take place at another level. We have to choose. In terms of management, things would be much simpler and it would be easier to respond to criticism. This is the model that they have at the CBC and at Telefilm Canada.

Both models are viable. The board has taken steps to ensure independent decision-making. However, this type of management can be quite cumbersome.

Senator Champagne: This question relates to you as CEO of Télé-Québec. Do you have access to the Cable Distributors Fund?

Ms. Fortin: Yes.

Senator Champagne: Do you make regular use of it; if so, what percentage of your productions would that represent?

Ms. Fortin: We do have access to the fund, but we used to have greater access to it. For this year, we will receive about \$6.9 million. That amount will likely be lower next year, because our productions involve two Fund priority areas, namely children's programming and documentaries. The other areas, namely arts, variety and drama are generally supported by more robust producers than we are.

In view of the amounts dedicated to Radio-Canada, the new rules are more disruptive for the French side as opposed to the English-language side. Radio-Canada is a big player in the French-language television universe. If Radio-Canada is given a fixed amount, then Radio-Canada will see no increase in its audience share as it will lose viewers to other networks, namely TVA and Télé-Québec.

Senator Champagne: At the outset, the Canadian government contributes \$100 million per year to the Canadian Television Fund, and has been doing so for a number of years. Radio-Canada or CBC programming represents 35 per cent to

Il faut avouer que le fonds a déployé beaucoup d'efforts, au cours des dernières années, au système de prise de décisions. Il s'est doté d'un système de double majorité en vertu duquel l'adoption des politiques importantes doit se faire avec l'appui de la majorité du conseil et des membres indépendants. Il s'est donc doté d'un mécanisme assez rigide. Par exemple, avant chaque réunion, le comité des membres indépendants analyse l'ordre du jour pour déterminer s'il y a des conflits d'intérêts et, dans l'affirmative, les participants sont obligés de les déclarer. La gestion se fait donc de façon correcte.

Évidemment, les contributeurs de fonds ne siègent pas en grand nombre sur le comité car ils ne représentent pas leur part financière mais une composante de l'industrie. Pour des raisons internes, certains d'entre eux n'ont jamais réussi à déléguer de membre. Les câblodistributeurs étaient aux prises avec les distributeurs par satellite, et se sont disputés un seul poste qui n'a jamais été rempli.

Soit que l'on continue avec un système où l'industrie est représentée au conseil, ou bien on évolue vers un conseil plus indépendant, où les consultations avec l'industrie sont faites à un autre niveau. Il faut faire un choix. Sur le plan de la gestion, les choses seraient alors plus simples et il serait plus facile de répondre aux critiques. Ce modèle existe à Radio-Canada et à Téléfilm Canada.

Les deux modèles sont viables. Le conseil a pris des mesures pour protéger l'indépendance des décisions. Toutefois, ce mode de gestion n'est pas simple.

Le sénateur Champagne : Ma prochaine question s'adresse à vous en tant que présidente de Télé-Québec. Avez-vous accès aux fonds des câblodistributeurs?

Mme Fortin : Oui.

Le sénateur Champagne : Est-ce que vous vous en servez régulièrement; et dans l'affirmative, dans quel pourcentage de vos productions?

Mme Fortin : Nous avons accès à ce fonds, mais nous y avons accès davantage autrefois. Pour cette année, nous irons chercher environ 6,9 millions. Ce chiffre sera probablement moins élevé pour l'an prochain, car nos productions touchent en particulier deux domaines prioritaires du fonds, soit des émissions pour enfants et des documentaires. Les autres domaines, soit ceux des arts, des variétés et des dramatiques sont en général supportés par des télévisions plus robustes que la nôtre.

Compte tenu de l'enveloppe consacrée à Radio-Canada, le changement des règles a un effet plus perturbateur en français qu'en anglais. La Société Radio-Canada occupe une place prépondérante dans l'univers télévisuel francophone. Si on réserve à Radio-Canada une enveloppe fixe, les gains d'auditoire des chaînes spécialisées ne sont pas portés par Radio-Canada, qui perd des auditoires, mais par les autres chaînes, c'est-à-dire TVA et Télé-Québec.

Le sénateur Champagne : Le gouvernement du Canada verse, au départ, 100 millions de dollars par année au Fonds canadien de télévision, et ce depuis plusieurs années. Les émissions produites par la Société Radio-Canada ou la CBC vont chercher de 35 à

37 per cent of the \$100 million paid by the government, which owns the CBC, but which nevertheless contributes to the fund. With that in mind, do you really feel, as CEO of Télé-Québec and a representative of educational television, that this is unfair to all of the fund contributions, apart from the government?

Ms. Fortin: No. In fact, when I was at Radio-Canada, we applied for funding. In any case, it is the independent producers, and not Radio-Canada, who apply for the funds, regardless of who is the broadcaster.

In my opinion, the burden would be easier to bear if the same rules applied to everyone. If that were the case, perhaps Radio-Canada could receive a larger share of the funding, and I would not be against that.

The fact that part of the fund is managed according to one set of rules and another part according to another set makes it difficult to harmonize the rules for the entire industry. The CBC should be just as eligible as all of the others are. Some companies, like Vidéotron, do not want to contribute to a public fund. But the public fund helps in the production of programming that is broadcast regularly on some of these networks.

Senator Champagne: And Vidéotron broadcasts Radio-Canada's programs.

Ms. Fortin: However, TVA receives \$16 million from the fund to produce programming that is aired over a private network.

Senator Fox: Ms. Fortin, I believe that you and the APFTQ are among friends here this morning.

We have heard so much about the CBC that we sometimes forget the other public, or quasi-public broadcasters who also benefit from the fund. If I am not mistaken, 37 per cent of the fund is dedicated to programming under an agreement between the producer and the CBC.

Is there a similar amount set aside for Télé-Québec and university television?

Ms. Fortin: No, we do operate in the same sphere as private television. There are three specific programs: Radio-Canada, francophones living outside Quebec, which is producer-oriented, because it is more industrial in nature, and aboriginal people. All of the other types of television are part of the same fund redistribution system based on criteria that are predetermined by the Fund.

Senator Fox: Are you happy with that or do you think there should be a special system for public television, apart from Radio-Canada?

Ms. Fortin: In all honesty, I really do not know. Yesterday, we spoke with the public and private television broadcasters from British Columbia, Alberta, Saskatchewan, Ontario, and with educational program broadcasters. The public side does not believe in the fund, but the private side does.

37 p. 100 de ces 100 millions de dollars que le gouvernement, propriétaire de Radio-Canada, a quand même versés. Compte tenu de ce fait, est-ce que vous considérez vraiment, en tant que présidente de Télé-Québec et responsable de la télé éducative, qu'il s'agisse là d'une injustice à l'égard de tous ceux qui contribuent au fonds, mis à part le gouvernement?

Mme Fortin : Non. En fait, quand j'étais à Radio-Canada, on allait chercher de l'argent dans le fonds. De toute façon, ce n'est pas Radio-Canada qui va chercher ces fonds mes les producteurs indépendants, quel que soit le diffuseur.

À mon avis, le fardeau serait plus facile à porter si les règles étaient les mêmes pour tout le monde. Dans un tel contexte, peut-être que Radio-Canada irait chercher davantage de fonds — et je ne m'y oppose pas.

Le fait qu'une partie du fonds soit géré selon un mode de règles et une autre partie selon un autre mode rend l'harmonisation des règles difficile pour l'ensemble de l'industrie. Radio-Canada devrait profiter de ce fonds comme toutes les autres télévisions. Certaines compagnies, comme Vidéotron, disent qu'ils ne veulent pas contribuer à un fonds public. Mais ce fonds public contribue à la production d'émissions diffusées sur ces chaînes également.

Le sénateur Champagne : Et Vidéotron diffuse les émissions de Radio-Canada.

Mme Fortin : Toutefois, TVA va chercher 16 millions de dollars dans le fonds pour produire des émissions diffusées sur une chaîne privée.

Le sénateur Fox : Madame Fortin, je crois que vous, ainsi que l'APFTQ, êtes en territoire plutôt sympathique ici ce matin.

Nous avons tellement entendu parler de Radio-Canada qu'on oublie sans doute que d'autres diffuseurs publics, ou quasi-publics, profitent du fonds également. Si je ne m'abuse, 37 p. 100 du fonds est réservé à des productions résultant d'une entente entre le producteur et Radio-Canada.

Existe-t-il une réserve également pour Télé-Québec et les télévisions universitaires?

Mme Fortin : Non, nous nous situons dans le même champ d'activité que les télévisions privées. Il y a trois programmes spécifiques : Radio-Canada, les francophones hors Québec, qui s'oriente vers les producteurs, car c'est plus industriel, et les aborigènes. Toutes les autres télévisions font partie du même système de redistribution des fonds selon des critères prédéterminés par le fonds.

Le sénateur Fox : Êtes-vous satisfaite de cela ou pensez-vous qu'il devrait y avoir un régime particulier pour les télévisions publiques autres que Radio-Canada?

Mme Fortin : Je vais être franche avec vous, je ne le sais pas. Hier, nous avons eu une discussion avec des télédiffuseurs publics et privés de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, de l'Ontario et des télédiffuseurs d'émissions éducatives. La partie publique ne croit pas au fonds, mais la partie privée y croit.

The government wants to increase the number of Canadians who watch Canadian programming. Our ratings at Télé-Québec are not all that bad when it comes to our target audience and the type of programming that we produce. However, in terms of general competition, that is not our main consideration. So it does not present any great advantage for us.

Either model could exist and I am not sure which one I would prefer. What is important to us, and it is difficult to find funding for, is children's programming. The audience numbers are not high enough, the programs are expensive to produce, but there is a potential for foreign sales when the programming is animated rather than a drama. The program called *Passe-Partout* is only exported in DVD format.

Therefore, either one of the models would be feasible. However, we do not want to end up with a model where the criteria are defined by private broadcasters and with the public broadcasters being relegated to some type of "no man's land."

Senator Fox: When you say private, do you mean the other board members and not the APFTQ, for example?

Ms. Fortin: The other members of the board of directors. The models that are being put forward should not give more clout to the signal distributors when it comes to policy making. The distributors are not particularly fond of the public broadcasters.

Senator Fox: Since the controversy erupted, following the Vidéotron and Shaw decisions, a number of committees have held public hearings, including the House of Commons, the Senate and the CRTC. Do you think there is a crisis? Or, in other words: Has the crisis passed but does the problem continue? You do not seem to be happy with the solution.

Ms. Fortin: There will always be controversy. That is the way things are in the industry. However, there should be a way to, once and for all, deal with the criticism or the controversy in order to guarantee the continuation and the development of the fund. An organization is always open to criticism by one of its members or one of its partners. That is not helpful in terms of development or growth. The matter must be settled once and for all.

Senator Fox: When the Canadian Television Fund representatives appeared before our committee last week they made four recommendations. However, even if they were accepted by the CRTC, I do not see how these recommendations could represent a solution, even for the next five years, since it would be unrealistic to think that we might ever see the end of this.

Ms. Fortin: I will give you my personal opinion. Because of its make up, it would be very difficult for the fund to introduce a radical solution. There are too many interests at stake. People have worked too hard to improve the system; they will never admit that a complete overhaul is in order. The problem stems from the fact that those who are on the outside and those who are

Le gouvernement s'est donné pour objectif d'accroître le nombre de Canadiens qui regardent des émissions canadiennes. À Télé-Québec, nous n'avons pas de mauvaises cotes d'écoute pour ce qui est des types de population que nous ciblons et le type d'émissions que nous produisons. Toutefois, dans une compétition générale, ce n'est pas notre facteur premier. Ce n'est donc pas particulièrement avantageux pour nous.

L'un ou l'autre modèle pourrait exister et je ne saurais pas aujourd'hui privilégier un plutôt que l'autre. Ce qui est important pour nous, et c'est difficile à financer, ce sont les émissions pour enfants. Elles ne génèrent pas de grands auditoires, sont dispendieuses à produire, mais elles ont un potentiel de vente à l'étranger quand il s'agit d'animation plutôt que de dramatique. L'émission *Passe-Partout* ne se vend pas à l'étranger sauf en DVD.

En ce sens, l'un ou l'autre modèle est faisable. Cependant, il ne faudrait pas se retrouver avec un modèle dont les critères sont définis par les télédiffuseurs privés et que les télédiffuseurs publics se retrouvent dans une espèce de « no man's land ».

Le sénateur Fox : Par privé, nous devons entendre les autres membres du conseil d'administration et non pas l'APFTQ, par exemple?

Mme Fortin : Les autres membres du conseil d'administration. Parmi les modèles qui circulent, on ne doit pas donner une voix plus importante aux distributeurs de signaux dans la détermination des politiques. Les télédiffuseurs publics ne font pas partie des chaînes préférées des distributeurs de signaux.

Le sénateur Fox : Depuis le début de la controverse, à la suite des décisions de Vidéotron et de Shaw, plusieurs comités ont tenu des audiences publiques, dont la Chambre des communes, le Sénat et le CRTC. Croyez-vous qu'il s'agisse d'une crise? Ou encore : la crise est-elle terminée bien que le problème subsiste toujours? Le problème ne semble pas réglé à votre satisfaction.

Mme Fortin : Il y aura toujours des controverses. Cela fait partie de l'industrie. Cependant, il faudrait être en mesure de résoudre une fois pour toutes un certain nombre de critiques ou de controverses pour assurer la pérennité du fonds et son développement. Un organisme s'expose toujours à des critiques de la part de l'un ou l'autre de ses membres ou de ses partenaires. Cela n'est pas très propice au développement ni à la croissance. Il faut régler cette question une fois pour toutes.

Le sénateur Fox : Les représentants du Fonds canadien de télévision ont comparu devant notre comité la semaine dernière et ont proposé quatre recommandations. Cependant, j'ai peine à croire que ces recommandations suffiraient à régler la situation si elles étaient entérinées par le CRTC, même pour cinq ans, car pour toujours me semble irréaliste.

Mme Fortin : Je parlerai à titre personnel. Il est très difficile pour un conseil tel que celui du fonds d'apporter des solutions radicales du fait de sa composition. Trop d'intérêts sont en jeu. Les gens ont trop travaillé à améliorer le système actuel pour le trouver complètement mauvais. Le problème vient du fait que la vision des gens de l'extérieur est différente de celle des gens de

on the inside do not see things in the same way. That is why I find it interesting that the CRTC, the Senate and the House of Commons have become involved, because the view from the outside can mean that people, even though we might be right, do not necessarily agree without our position, and may no longer believe us or put any faith in us. We have to find some way to harmonize things so that the fund can survive and be accepted by the industry. And I am not referring to Vidéotron and to Shaw. Their fight goes beyond the purview of the fund. They want royalties for the specialty networks, deregulation, new media, etc. That is part of a more global strategy.

Senator Fox: The only way we will solve this is if everyone agrees on a basic principle. The private broadcasters, who, only with the federal government and the satellite companies, contribute to this fund, receive, in return, the immense privilege of having licences awarded to them — in the early days of cable television, these broadcasters were monopolies and remain oligopolies — and they should help or contribute to the public system. They represent part of the solution. I remember when the Bell Canada representatives used to sing the praises of free enterprise when all the while they had a monopoly, with no competitors, and it was easy to make record profits under those conditions. Would you agree then, if this principle were to be accepted, or, if not, then imposed, that the private sector as it has evolved over the years in Canada should also contribute to the success of the public sector?

Ms. Fortin: I whole heartily agree. If everyone is given free rein, it will cause a huge upheaval in Canada's broadcasting system. We would be jeopardizing that for which we are fighting, namely, the chance to produce programs of a quality equal to that of our American neighbours, and to respect cultural diversity.

Senator Fox: Should public television, other than the CBC, be treated differently within the fund?

Ms. Fortin: That depends on how the other issues are addressed. If private broadcasters are more involved in making the rules, then I would favour some type of special status for public television. If the fund takes on a greater role in the application of public policy, then things will probably be different.

[English]

The Deputy Chairman: I will try to wrap this part up by 10:15. We will then go to the next set of witnesses.

Senator Zimmer: Thank you for your presentation this morning. My question is about the viewing audiences. As Shaw and Vidéotron objected, in part, to the fact that the CT fund subsidized programs that few Canadians watch, what are your thoughts on this objection? Is there a way for the CT fund can provide incentives for the production of more popular programs?

Ms. Fortin: May I be bold in my response?

Senator Zimmer: Absolutely, if the chairman allows it.

l'intérieur. Pour cette raison, je trouve intéressant que le CRTC, le Sénat et la Chambre des communes interviennent, parce que cette vision de l'extérieur peut amener les gens, malgré le fait qu'on ait raison, à être en désaccord avec notre position, à ne pas nous faire confiance ni à nous croire. Il faut donc trouver une voie d'harmonisation de sorte que le fonds puisse survivre et soit accepté par le milieu. Je ne parle pas que de Vidéotron et de Shaw. Leur combat dépasse le fonds. Ils sont pour les redevances pour les chaînes spécialisées, la déréglementation, les nouveaux médias, et cetera. Cela fait partie d'une stratégie plus globale.

Le sénateur Fox : La seule façon de trouver une solution à long terme serait qu'il y ait acceptation d'un principe de base. Le principe de base est que les télédiffuseurs privés, qui contribuent à ce fonds avec le gouvernement fédéral et les satellites, en retour de l'immense privilège qui leur est accordé d'avoir des licences — dans les débuts de la télévision par câble, ces télédiffuseurs formaient des monopoles et demeurent toujours des oligopolies —, puissent aider ou payer des cotisations au système public. Ils font partie de la solution. Je me souviens du discours, à une certaine époque, des représentants de Bell Canada qui vantaient les mérites de la libre entreprise alors qu'ils étaient en situation de monopole, qu'il n'y avait pas de concurrents et qu'il était facile de ce fait d'obtenir des rendements intéressants. Êtes-vous d'accord pour dire, après acceptation sinon imposition du principe de base, que le secteur privé tel qu'il a été développé au cours des années au Canada doit contribuer également au succès du secteur public?

Mme Fortin : Je suis tout à fait d'accord. Si on laisse aller chacun pour soi, on va transformer profondément le système de radiodiffusion canadien. On met en péril ce pourquoi on se bat, c'est-à-dire la possibilité de faire ici des émissions de même qualité que celles de notre voisin américain et de respecter la diversité culturelle.

Le sénateur Fox : Est-ce que la télévision publique autre que Radio-Canada devrait avoir un régime particulier à l'intérieur du fonds?

Mme Fortin : Cela dépend un peu de la résolution des autres questions. Si les télédiffuseurs privés prennent plus d'importance dans la détermination des règles, j'opterais pour un statut particulier pour les autres télévisions publiques. Si le fonds devient un instrument de politique publique plus important, ce sera alors probablement différent.

[Traduction]

Le vice-président : J'aimerais que d'ici 10 h 15, nous puissions passer au prochain groupe de témoins.

Le sénateur Zimmer : Je vous remercie pour votre exposé. Ma question porte sur les téléspectateurs. Les entreprises Shaw et Vidéotron s'opposent au fait que le FCT subventionne des émissions que très peu de Canadiens regardent; pouvez-vous commenter cette opposition? Le FCT pourrait-il mettre en place des incitatifs à la production d'émissions plus populaires?

Mme Fortin : Puis-je être franche avec vous?

Le sénateur Zimmer : Absolument, si le président veut bien.

Ms. Fortin: This was said, especially by Shaw, in respect of English Canadians. French Canadians watch their programs.

There are huge audiences for Canadian programs by francophones. I was at Radio-Canada/CBC for a long time, and we struggled with how to increase the audience of English Canadians for English Canadian programs, especially in the area of drama. Perhaps it is a lost cause; I do not know. When people talk about Canadian audiences, they should differentiate between French and English audiences.

Senator Zimmer: Are the less successful programs financed by other Canadian funds, such as the Shaw Rocket Fund, in your opinion?

Ms. Fortin: I do not know about Shaw. In the francophone milieu, they often just chip in with the CT Fund and with other funds, such as Cogeco, Rogers, the National Film Board and the broadcaster because that is the way to build a financial structure. Of course, and I will use a French example, francophone television deals télé-réalités, or reality television, and other copycat American programs that attract a large audience of maybe 2 million. Commercially, these programs are viable but they are not the only thing that people want to see on television. Simply making those kinds of programs does not make Canada a different country. That is the way I would answer that question.

Senator Zimmer: Shaw and Vidéotron noted that CT Funds were not available for video-on-demand productions. Given the recent growth in new media, should CT funding be forthcoming to new media?

Ms. Fortin: I was not present when this discussion took place. The CT Fund cannot answer to all the demand for television production. In the background, I believe there was some kind of reflection such that to go into all these other areas, maybe we should receive more money. If we do not receive more money, then we take money from Canadian programming at a time when television needs support to maintain its appeal to a Canadian audience. I do not know more than that.

Senator Zimmer: Thank you for your candour.

Senator Adams: Ms. Fortin, I come from the North where we have Aboriginal programming and broadcasting in radio and television thanks to Senator Fox, who was the minister-of-the-day who put up the money. That was a long time ago.

Thanks to cable company policy we have Aboriginal programming across Canada. However, I heard some people say that the satellite companies need to include at least one Aboriginal program. The argument by some is that if they do not understand the program, why should they pay more money per month for that satellite service? Have you heard about that?

Mme Fortin: Shaw en particulier a fait cette déclaration en parlant des Canadiens anglais. Les Canadiens français regardent leurs émissions.

Un grand nombre de téléspectateurs francophones regardent les émissions canadiennes. J'ai travaillé pendant de nombreuses années à CBC/Radio-Canada, et nous avons de la difficulté à trouver des moyens d'accroître l'intérêt des anglophones pour les émissions canadiennes anglaises, surtout les dramatiques. Est-ce peine perdue? Je n'en sais rien. Quand on parle de téléspectateurs canadiens, il faudrait faire la distinction entre les auditoires francophone et anglophone.

Le sénateur Zimmer: Savez-vous si les émissions qui remportent moins de succès sont financées par d'autres fonds canadiens, comme le Rocket Fund de Shaw?

Mme Fortin: Pour ce qui est de Shaw, je l'ignore. Dans le milieu francophone, on a tendance à se tourner vers le FCT et d'autres fonds, comme Cogeco, Rogers et l'Office national du film, ainsi que le radiodiffuseur, car cet appui permet d'établir une structure financière. Prenons, par exemple, la télévision francophone; on y trouve ce qu'on appelle des télé-réalités et des copies d'émissions américaines qui attirent un vaste auditoire d'environ 2 millions de personnes. Sur le plan commercial, ces émissions sont rentables, mais ce ne sont pas les seules émissions que le public veut voir à la télévision. Ce n'est pas en diffusant seulement ce genre d'émissions que le Canada va se distinguer. J'espère que j'ai répondu à votre question.

Le sénateur Zimmer: Shaw et Vidéotron ont signalé que le FCT ne subventionne pas les services de vidéo sur demande. Étant donné la croissance récente des nouveaux médias, le FCT ne devrait-il pas y consacrer une partie de son financement?

Mme Fortin: Je n'ai pas participé aux discussions qui ont eu lieu à cet égard. Le FCT n'est pas en mesure de répondre à toutes les demandes de financement pour la production télévisuelle. Je crois que durant des discussions en coulisses, on a fait valoir que pour embarquer dans tous ces autres domaines, il faudrait avoir plus d'argent. Sinon, il faudrait consacrer moins de fonds à la programmation canadienne à un moment où il faut soutenir la production télévisuelle afin qu'elle demeure attrayante aux yeux du public canadien. C'est tout ce que je sais.

Le sénateur Zimmer: Je vous remercie de votre franchise.

Le sénateur Adams: Madame Fortin, je viens du Nord, où la télévision et la radio autochtones existent depuis bon nombre d'années grâce au sénateur Fox qui, à l'époque où il était ministre, a accordé le financement nécessaire.

Conformément à la politique visant les entreprises de câblodistribution, la télévision autochtone est disponible partout au pays. En outre, j'ai entendu dire que les sociétés de communications par satellite sont tenues de diffuser au moins une émission autochtone. Certaines personnes sont d'avis qu'elles ne devraient pas payer davantage par mois pour l'ajout d'une émission produite dans une langue qu'elles ne comprennent pas. Êtes-vous au courant de la situation?

Ms. Fortin: No, but I have heard that Aboriginal people wonder why they do not have more money for programming and that francophones outside Quebec receive more money than they receive. The only real comment I have heard is about Aboriginals not having a right to that money. I have not seen it anyway.

Senator Adams: We have about four different languages, Inuit, Cree, French and English. There are good programs. There has been talk about the service provided by the cable and satellite companies because of the grey area and how some people receive the satellite signal without paying for it. Now, the signal is locked but in many rural areas, the people cannot afford to pay for the cable or satellite signal. Are there still grey areas for signals?

Ms. Fortin: At the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, CRTC, there was a debate about whether we should continue broadcasting in the North via cable and satellite. However, this debate has nothing to do with the CT Fund and pertains more to broader general broadcast policy.

Senator Adams: CBC has an Aboriginal channel provided by the cable company but in the North, we receive the signal through an aerial, not a physical cable. The reception was not good, it was always snowy. Is there a kind of cable or aerial that could be used for the community to receive the Aboriginal channel from CBC? I ask because many in the community cannot afford cable or satellite service.

Ms. Fortin: With apologies, I would not know about that.

Senator Adams: The co-op has set up cable in the community. Is there a monopoly on satellite dishes in Canada?

Ms. Fortin: I do not know. I am sorry that I cannot be more helpful.

[Translation]

Senator Munson: Do you think Vidéotron contributes enough to the Canadian Television Fund?

Ms. Fortin: As I understand the rule, the signal distributors contribute a percentage of their revenue which varies according to whether or not they distribute community channels. Vidéotron operates in a level-playing field with all the other signal distributors. Since part of Vidéotron includes television, in general, its television network — at least last year — received a little more than it contributed. However, I must emphasize that they are treated as two different undertakings, one being a contributor and the other being a television network — in fact, the most popular television network in Quebec.

Senator Munson: Do you feel the same way about Shaw Communications?

Mme Fortin: Non, mais j'ai entendu dire que les Autochtones se demandent pourquoi ils ne reçoivent pas davantage de fonds et pourquoi les francophones hors Québec reçoivent plus d'argent qu'eux pour la programmation; semble-t-il qu'ils n'ont pas droit à cet argent, mais je ne peux rien confirmer.

Le sénateur Adams : Les émissions autochtones sont présentées en quatre langues : l'inuit, le cri, le français et l'anglais. Ce sont de bons programmes. Le service offert par les entreprises de câblodistribution et de communications par satellite a fait l'objet de débats en raison du marché semi-clandestin et du fait que certaines personnes font le piratage des signaux transmis par satellite. Les signaux sont maintenant encodés, mais dans de nombreuses régions rurales, les habitants n'ont pas les moyens de se payer l'abonnement au câble ni aux services de diffusion par satellite. Existe-t-il toujours un marché gris?

Mme Fortin : Le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, le CRTC, s'est penché sur la question de savoir si la radiodiffusion par câble et par satellite dans le Nord devrait se poursuivre. Cependant, cette question n'a aucun rapport avec le FCT; elle porte plutôt sur les politiques générales concernant la radiodiffusion.

Le sénateur Adams : Radio-Canada a un espace réservé aux émissions autochtones offertes par un câblodistributeur, mais dans le Nord, les signaux sont diffusés par ondes hertziennes et non pas par câble. La réception n'est pas bonne; l'image est toujours enneigée. Y a-t-il moyen d'obtenir une image plus nette? Je pose la question parce qu'une grande partie de la collectivité n'a pas les moyens de se payer le service de diffusion par câble ou par satellite.

Mme Fortin : Malheureusement, je ne sais pas.

Le sénateur Adams : La coopérative a installé le câble dans la collectivité. Existe-t-il un monopole dans le secteur des antennes paraboliques au Canada?

Mme Fortin : Je n'en sais rien. Je regrette de ne pouvoir vous être plus utile.

[Français]

Le sénateur Munson : Vidéotron paie-t-il un montant approprié au Fonds de télévision canadien?

Mme Fortin : Je pense que la règle, c'est que les distributeurs de signaux contribuent par un pourcentage de leurs revenus variant s'ils ont des canaux communautaires ou non. Vidéotron contribue sa part, comme on dit en anglais, « level playing field », avec tous les autres distributeurs de signaux. Comme Vidéotron fait partie d'un ensemble où il y a une télévision, en général, sa télévision — en tout cas l'an dernier — a reçu un peu plus que ce qu'il a contribué. Cependant, je dois préciser que ce sont deux entreprises différentes qui sont traitées, l'une comme un contributeur et l'autre comme une télévision — la télévision la plus populaire au Québec, il faut bien le dire.

Le sénateur Munson : Avez-vous la même opinion pour Shaw Communications?

Ms. Fortin: Shaw Communications pays its percentage too. Should the percentage be changed? I do not know. I have not thought about that. From our point of view, perhaps it should be changed; the more money there is, the better things are, but when it comes to the overall economic health of the system, I think that there are other considerations which need to be factored in and it is up to the CRTC to make those kinds of decisions.

[English]

Senator Munson: I hope that one day some part of this fund can be used for the program, *Têtes à claques*, to invade the rest of English Canada with characters such as Willi Waller. It would be a great cultural experience for all of us.

Ms. Fortin: I did not understand that comment.

Senator Munson: I speak of my new television friends in Quebec.

Ms. Fortin: Yes, of course. Such programs are all over Canada and they did not need public funding. They are making a huge amount of money without the benefit of the fund.

Senator Munson: I think Pierre Péladeau would like to get his hands on that program.

Ms. Fortin: He can always invent something else because that is the privilege of the creators. He should have come up with the idea.

The Deputy Chairman: With the popularity of French productions in Quebec, do you have information as to how many Quebec productions are independently funded by investors and a profit is made?

Ms. Fortin: I would say that news, magazines, quiz shows — all those popular types of programs do not use the fund. It is almost impossible to make dramas, serious documentaries and children programs — except light children's programming — without the fund. That is the breakdown.

The less money we have in the fund, the more magazines we do. That is what I will do next year, along with lighter things. If we want to go into drama for children, documentaries, and especially drama for adults, we need money from the fund; everyone does.

The broadcaster puts a lot of money into programming, too, and we have the tax credit and the fund. Basically, those sources of financing are the three major ones.

The Deputy Chairman: Is the 5 per cent that Vidéotron and Shaw pay a never-ending payment for the right to have cable? Is the fee a tax? You talked about how they see it. How do you see it and how do members of the board of the fund see that 5 per cent? Is it a user fee, a tax or a payment for the right to have a license? What is it exactly? What do you think it is? We will ask Shaw and Vidéotron as well, when they come.

Mme Fortin: Shaw Communications paie son pourcentage aussi. Ce pourcentage devrait-il être changé? Je ne sais pas. Je n'ai pas réfléchi à cette question. De notre point de vue, cela pourrait l'être; plus il y a d'argent, mieux c'est, mais par rapport à l'économie générale du système, je pense qu'il y a d'autres considérations qui entrent en ligne de compte et c'est davantage le CRTC qui pourra statuer à ce niveau.

[Traduction]

Le sénateur Munson: J'espère que les *Têtes à claques* seront subventionnées un jour par le Fonds et qu'elles seront connues au Canada anglais. Il s'agirait d'une merveilleuse expérience culturelle pour nous tous.

Mme Fortin: Je ne comprends pas ce que vous voulez dire.

Le sénateur Munson: Je parle de mes nouveaux amis au Québec.

Mme Fortin: Oui, bien sûr. Il existe des programmes de ce genre partout au Canada qui ont été créés sans financement public; ils font des profits considérables sans avoir recours au Fonds.

Le sénateur Munson: Je pense que Pierre Péladeau aimerait bien en obtenir les droits.

Mme Fortin: Il aurait dû le créer lui-même. Il est libre d'inventer autre chose; c'est le privilège des créateurs.

Le vice-président: On sait que les émissions en français sont très populaires au Québec. Savez-vous combien d'entre elles sont financées par le privé et rentables?

Mme Fortin: Je dirais que les téléjournaux, les magazines et les jeux télévisés — ce genre d'émissions souvent regardées — ne sont pas subventionnés par le Fonds. Il est presque impossible de réaliser des dramatiques, des documentaires ou des programmes pour jeune public — à l'exception d'émissions divertissantes pour enfants — sans avoir recours au Fonds. C'est la situation actuelle.

Moins il y a d'argent dans le Fonds, plus on crée des magazines télévisés. C'est ce que je ferai notamment l'année prochaine en plus des émissions légères. Si nous voulons réaliser des dramatiques pour enfants, des documentaires et surtout des émissions dramatiques pour adultes, nous avons besoin du Fonds, comme tout le monde d'ailleurs.

Le diffuseur investit beaucoup d'argent dans la programmation, et nous bénéficions de crédits d'impôts ainsi que du Fonds. Voilà nos trois principales sources de financement.

Le vice-président: Les 5 p. 100 que doivent verser Vidéotron et Shaw constituent-ils un paiement récurrent pour avoir le droit de diffuser par câble? Est-ce un impôt? Vous avez fait part de la position de ces deux entreprises. Comment voyez-vous ce versement? Quelle est l'opinion du conseil d'administration du Fonds? S'agit-il d'un droit d'utilisation, d'un impôt ou d'un paiement pour le droit d'avoir une licence? Selon vous, qu'est-ce que c'est exactement? Nous allons poser la même question aux représentants de Shaw et de Vidéotron lorsqu'ils témoigneront.

Ms. Fortin: I am not a lawyer.

The Deputy Chairman: You are on the board.

Ms. Fortin: I do not know what all those arguments would be.

The Deputy Chairman: Neither am I a lawyer.

Ms. Fortin: I think if we want to maintain a Canadian system of television with Canadian programs, with 30 million people and programming in French as well as English, we need some kind of infrastructure for financing. If not, Canada will become a satellite of the United States. In French, we will have only poor types of programming because we do not have the population to support the quality of television that is seen here now if we do not have any help. Is it a tax or not a tax? I think the system was built that way to provide something for Canadians that reflects what they are and what they aspire to do. If we do not have that, we better forget about it.

The Deputy Chairman: Residents in Canada pay a cable bill, and in that bill they pay anywhere from \$40 to \$100, depending on how much cable they have. Within that bill, they pay not only for the right to carry that programming, but also a fee charged by the cable companies to cover the costs of programs — many of which they never watch. They must take them because if they want one channel, they must take the other four in the package. They pay for this TV production. The networks such as Global and CTV have tried to make the argument that networks should receive some of that money, too, to fund production.

The way I see it, that is a lot of money to fund production. I do not know how much of that \$100 cable bill is fees for cable companies to produce television shows, but that amount of money is substantial from every resident in the country that has cable. Is that money not enough to fund television programming?

Ms. Fortin: If they were to buy only one channel and pay for all the costs to receive the sports channel or the drama channel, maybe they could not afford it. Making television programs costs a lot of money. The only way to have cheap programs is to buy them from the U.S., which dumps them here. To make television programs here, we pay for a lot of channels and the money is redistributed. When we go to the theatre or the opera, we pay for one show at a time. Opera on television is expensive. It is like à la carte: when we pay à la carte, we do not pay for the real costs. We do not even pay for the marginal costs. That is the way the system is built.

Mme Fortin : Je ne suis pas avocate.

Le vice-président : Mais vous faites partie du conseil d'administration.

Mme Fortin : Je ne pourrais pas vous dire quelles seraient les différentes perceptions à cet égard.

Le vice-président : Je ne suis pas avocat moi non plus.

Mme Fortin : Selon moi, si nous voulons maintenir un système de télévision offrant du contenu canadien, en anglais comme en français, à une population de 30 millions de personnes, il faut absolument pouvoir compter sur une infrastructure de financement. Sans cela, le Canada deviendra un satellite des États-Unis. Du côté francophone, on pourrait offrir uniquement une programmation de piètre qualité, car la population n'est pas suffisante pour permettre, sans aide financière externe, l'excellent contenu télévisuel diffusé actuellement. S'agit-il ou non d'une forme d'imposition? J'estime que le système a été conçu de façon à offrir aux Canadiens une vitrine qui est le reflet de leur identité et de leurs aspirations. Sans une telle aide, aussi bien y renoncer.

Le vice-président : Les résidents canadiens paient une facture de câblodistribution pouvant aller de 40 \$ jusqu'à 100 \$, selon les services auxquels ils sont abonnés. En acquittant cette facture, non seulement paient-ils pour l'accès à la programmation, mais ils versent aussi un droit exigé par les entreprises de câblodiffusion pour couvrir le coût d'émissions qu'ils ne regardent pas, plus souvent qu'autrement. Le client ne peut pas éviter ces coûts, car s'il désire syntoniser une chaîne quelconque, il doit prendre les quatre autres qui sont incluses dans le même forfait. Il paie donc pour cette production télévisuelle. Certains réseaux, dont Global et CTV, ont fait valoir qu'ils devraient toucher eux aussi une partie de ces sommes pour financer la production.

Je considère que cela fait beaucoup d'argent pour le financement de la production. Je ne sais pas quelle proportion de cette facture de 100 \$ va aux droits perçus par les câblodistributeurs pour la production d'émissions, mais cela représente certes un montant substantiel si l'on pense au nombre de Canadiens qui sont abonnés. Ces fonds ne sont-ils pas suffisants pour financer la production télévisuelle?

Mme Fortin : Si les gens ne pouvaient s'abonner qu'à une seule chaîne et devaient payer tous les coûts afférents pour syntoniser, par exemple, le canal des sports ou la chaîne des dramatiques, il se peut bien que le tarif exigé serait trop élevé. La production d'émissions de télévision coûte très cher. La seule façon d'avoir une programmation bon marché, c'est d'acheter les émissions des États-Unis, qui font du dumping chez nous. Lorsque nous allons au théâtre ou à l'opéra, nous payons uniquement pour le spectacle auquel nous assistons. Il est très onéreux de produire un opéra pour la télévision. C'est comme la télévision à la carte : lorsque nous achetons une émission à la carte, nous n'en défrayons pas les coûts réels. Nous ne payons même pas les coûts marginaux. C'est ainsi que le système est conçu.

I would like to discuss with you how it could be built differently, but we need important amounts of money to make programs in Canada for Canadians. Canadians will not pay for programs, one by one. If we do not make programs, we will not have Canadian culture anymore. It is that simple.

Maybe if we were 300 million people, that situation would be different. We are not. When I was at Radio Canada, we were often compared to the British Broadcasting System, BBC, and to France but those countries have 80 million people and they have a huge amount of money to make their programs — far more than here.

Senator Zimmer: I understand that Shaw wrote a letter last December and indicated that it was their understanding, that after a five-year initial period, the fund would be self-sustaining and self-sufficient; and that a sunset clause was provided in for private contributions to the CTF. Do you know anything about that five-year period? Was anything ever in writing on that?

Ms. Fortin: I do not know anything about that situation. I was not at the fund at the time. I was doing science. If somebody wrote that, they were making a huge mistake or telling a big lie because the fund could never be self-sustaining with the population base in Canada.

Senator Zimmer: Especially after only five years.

Ms. Fortin: Yes, and it could not be sustaining even after a longer period. Look at cinema. A couple of films, one or two per year, make their money back. Even in the U.S., probably one out of 10 pays for all the others — that is the rule of the industry. It is not possible, except if they make programs only to sell to other countries on a format basis or something like that. That is another kind of industry; that programming does not have a cultural bearing on who Canadians are and what they want to see on television.

Of course, a lot of people watched the Oscars; I did, too — part of it — but that is not enough. That is not how you build a country.

Maybe we are not doing it perfectly. I know that in English Canada, especially on the entertainment side, people have problems competing with all the promotions and cash that Americans put into their programs. However, it is not true for children's programming or for documentaries; it is not true for a lot of other types of programs where Canada has a different kind of voice. I think Canadian programming is worth keeping. That is my speech for today.

J'aimerais bien discuter avec vous des ajustements qui pourraient être apportés, mais il demeure que nous avons besoin de sommes considérables pour produire ici au Canada des émissions à l'intention des Canadiens. Il n'est pas question pour les Canadiens de payer à la pièce pour regarder les différentes émissions. Si nous ne produisons plus de contenu télévisuel, aussi bien dire adieu à la culture canadienne. C'est aussi simple que cela.

Si nous avions une population de 300 millions, la situation serait différente. Lorsque j'étais à Radio-Canada, on nous comparait souvent au Royaume-Uni avec sa BBC et à la France, mais ces pays comptent 80 millions d'habitants et ont accès à des sommes gigantesques — nettement supérieures à celles dont nous disposons — pour produire leurs émissions.

Le sénateur Zimmer : Dans une lettre datant de décembre dernier, Shaw indiquait que, d'après son interprétation, le Fonds canadien de télévision devait parvenir à l'autosuffisance au bout d'une période initiale de cinq ans et qu'une clause crépusculaire était donc prévue relativement aux contributions privées à ce titre. Avez-vous déjà entendu parler de cette période de cinq ans? Existe-t-il des indications écrites en ce sens?

Mme Fortin : Je ne suis au courant de rien à ce sujet. Je travaillais pour le FCT à l'époque. Je faisais de la recherche. Si quelqu'un a écrit une telle chose, il a commis une grave erreur ou a menti effrontément parce qu'il est impossible que le Fonds devienne autosuffisant avec la population que nous avons au Canada.

Le sénateur Zimmer : Surtout après seulement cinq ans.

Mme Fortin : Effectivement, mais même une période plus longue ne permettrait pas d'y arriver. Regardez ce qui se passe avec le cinéma. Quelques films seulement, un ou deux par année, font leur frais. Même aux États-Unis, on peut probablement parler d'un film sur dix qui permet de payer tous les autres; c'est la norme dans cette industrie. L'autosuffisance est impossible, à moins de produire dans un format préétabli, ou suivant une formule semblable, du contenu destiné à l'exportation. Mais on se retrouve alors avec un autre type d'industrie; une telle programmation ne correspond pas aux valeurs culturelles auxquelles les Canadiens souhaitent pouvoir s'identifier lorsqu'ils regardent la télévision.

Il y a bien sûr des émissions qui rallient de vastes auditoires, comme la soirée des Oscars; je l'ai moi-même regardée — tout au moins partiellement — mais ce n'est pas suffisant. Ce n'est pas de cette manière que l'on bâtit un pays.

Nous pourrions sans doute améliorer certaines choses. Je sais qu'au Canada anglais, surtout dans le secteur du divertissement, il peut être difficile de soutenir la concurrence des États-Uniens avec tous les outils promotionnels et tout l'argent dont ils disposent pour leurs émissions. Ce n'est toutefois pas le cas pour les émissions pour enfants et les documentaires ainsi que pour bien d'autres formes de productions pour lesquelles le Canada peut offrir une voix différente. Je suis convaincue qu'il vaut la peine d'assurer la survie du contenu canadien. C'est ce que je voulais vous dire aujourd'hui.

Senator Munson: Before you go, Senator Tkachuk and I are good friends. He is from Saskatchewan and I am from the Maritimes. He likes *Corner Gas*, which is set on the Prairies. Do you know if that program is subsidized in any way?

Ms. Fortin: Yes, it is.

Senator Munson: Where do the subsidies come from?

Ms. Fortin: Maybe my friend from the Canadian Film and Television Production Association, CFPTA, would know, but I think the fund has money in it.

Senator Munson: The private sector uses this fund and pours the money back into Canadian programming that is popular in the West. I thought we should have this point on record.

Ms. Fortin: I do not know about *Corner Gas*. It is a CTV program. Someone else would probably know. I think the program was funded the first year but not in the following years, but I would not swear to that.

The Deputy Chairman: Thank you very much, Ms. Fortin.

I want to call on Vincent Leduc and Jacques Blain, from the Association of Film and Television Producers in Quebec; as well as Scott Garvie, who replaces Guy Mayson this morning. Mr. Garvie is with the Canadian Film and Television Production Association, which is the umbrella national group. With Mr. Garvie is Mario Mota, Senior Director, Broadcasting Relations and Research.

We have papers from both organizations. If you would each like to give us a five-minute summary, then we can then proceed to questions. I will start with Mr. Leduc.

Vincent Leduc, Chair, Board of Directors, Association des producteurs de films et de télévision du Québec: I do not have a summary, so I will go through my comments rapidly in French so that everyone will be on a level playing field.

The Deputy Chairman: You do not have to rush.

[Translation]

Mr. Leduc: I am chairman of the Association des producteurs de films et de télévision du Québec board of directors. I have with me Mr. Jacques Blain who is a member of the APFTQ board of directors. We represent the vast majority of the independent television and film production companies in Quebec, counting over 130 firms.

As we have stated publicly, the APFTQ considers that the decision by the cable companies Shaw and Vidéotron to suspend their payments to the Canadian Television Fund was unacceptable, and held the entire Canadian television broadcasting system hostage. After repeated appeals by the

Le sénateur Munson : Avant de vous laisser partir, je veux vous dire que le sénateur Tkachuk et moi-même sommes de bons amis. Il est de la Saskatchewan et je suis des Maritimes. Il aime l'émission *Corner Gas* dont l'action se situe dans les Prairies. Savez-vous si cette émission est subventionnée d'une manière ou d'une autre?

Mme Fortin : Oui, elle est subventionnée.

Le sénateur Munson : D'où proviennent ces fonds?

Mme Fortin : C'est peut-être une question qu'il faudrait poser à mon ami de l'Association canadienne de production de films et de télévision (ACPFT), mais je crois que le FCT a investi dans cette production.

Le sénateur Munson : Le secteur privé utilise donc ces sommes pour les réinjecter dans un contenu canadien qui connaît du succès dans l'Ouest. Je trouvais important que cette constatation soit portée au compte rendu.

Mme Fortin : Je ne connais pas vraiment la situation de *Corner Gas*. C'est une émission de CTV. Un autre témoin pourra sans doute vous en dire davantage. Je crois que l'émission a obtenu du financement la première année, mais pas au cours des années subséquentes. Je ne pourrais toutefois pas vous le garantir.

Le vice-président : Merci beaucoup, madame Fortin.

Nous allons accueillir maintenant Vincent Leduc et Jacques Blain de l'Association des producteurs de films et de télévision du Québec, ainsi que Scott Garvie, qui remplace Guy Mayson à titre de représentant de l'Association canadienne de production de films et de télévision, un groupe national chapeautant plusieurs organisations. M. Garvie est accompagné de M. Mario Mota, directeur principal, Relations avec les diffuseurs et recherche.

Nous avons en mains les mémoires de ces deux associations. J'aimerais que chaque groupe nous en présente un résumé d'environ cinq minutes avant que nous passions aux questions. Nous allons débiter avec M. Leduc.

Vincent Leduc, président du conseil d'administration, Association des producteurs de films et de télévision du Québec : Je n'ai pas préparé de résumé, alors je vais vous livrer rapidement mes observations en français de façon à ce que nous soyons tous sur la même longueur d'ondes.

Le vice-président : Vous n'avez pas à vous presser.

[Français]

M. Leduc : Je suis président du conseil d'administration de l'Association des producteurs de films et de télévision du Québec. M'accompagne Jacques Blain, qui est membre du conseil d'administration de l'APFTQ. Nous représentons la vaste majorité des maisons de production indépendantes en télévision au Québec, soit plus de 130 entreprises.

Comme nous l'avons déjà exprimé publiquement, l'APFTQ considère que la décision des câblodistributeurs Shaw et Vidéotron de cesser de verser leurs contributions au Fonds canadien de télévision était inacceptable et prenait en otage l'ensemble du système canadien de télédiffusion. Suite aux appels

community, the Canadian government and the CRTC reminded these two companies of their regulatory obligations and they eventually complied.

Support for Canadian production is a fundamental pillar of the regulatory framework for Canadian radio broadcasting, and without this pillar, the entire structure would fall. Without the funding contributions of private cable and satellite companies to the CTF, 60 per cent of Canadian drama, documentary, youth and variety programs would disappear. This would mean a 60 per cent loss in jobs for our broadcasting screenwriters, directors, and so forth. And doubtless many independent production companies would have to close their doors.

The stability of an entire industry is at stake. A general withdrawal of payments to the CTF by the cable and satellite companies would mean a loss of 8,500 jobs in Canada, with 2,500 in Quebec alone.

The Broadcasting Act as well as industry support measures, were put in place to encourage the development and diffusion of our culture, despite the omnipotence of our American cousin. The objectives of this Act are more relevant than ever, in an international context where the promotion of cultural diversity means a battle to be undertaken and won. This fight only makes sense if the cultural diversity in question is first affirmed and promoted country-wide.

Furthermore, one of the particular objectives of the Canadian broadcasting policy is to tap the potential of independent Canadian producers, so as to ensure a greater diversity of creative sources. Other measures have been put in place to instil a balance between the public, private and specialized chains. Canadian content quotas have been said to ensure a predominant place for our programs on our screens. Financial support measures for home-grown productions have been established in response to demand. The rules for Canadian ownership and control of the broadcasting companies exist to protect this system.

The Canadian broadcasting system serves as a model for the rest of the world. Successful Quebec television would have never seen the light of day were it not for a series of support measures. For the last 25 years, our system has fostered protection of the francophone audience, an enormous program popularity and internationally renowned quality.

Cultural promotion is a societal choice that Canadians have affirmed over the years. It would be irresponsible to question these policies without considering their very grounds for existence. The debate concerns all citizens, not just a few firms that are displeased about some rules and regulations.

The objectives underpinning the creation of the Canadian Television Fund were to ensure that the Canadian public had access to quality Canadian programs, to be produced by a large variety of Canadian producers and distributed on all the Canadian channels.

répétés du milieu, le gouvernement canadien et le CRTC ont réitéré à ces deux entreprises leurs obligations réglementaires, et celles-ci ont finalement obtempéré.

La contribution à la production canadienne demeure un pilier fondamental réglementaire de la radiodiffusion canadienne. Sans ce pilier, la structure complète ne pourrait tenir. Sans le financement privé des distributeurs par câble et par satellite au Fonds canadien de télévision, c'est 60 p. 100 des émissions canadiennes en dramatique, documentaires, jeunesse et variété qui disparaîtraient. Cela entraînerait une baisse de 60 p. 100 des emplois pour les scénaristes, réalisateurs, et cetera. Sans doute plusieurs maisons de production indépendantes devraient-elles fermer leurs portes.

La stabilité de toute une industrie est en jeu. S'il y avait désistement généralisé de la part des câblodistributeurs et distributeurs par satellite à leur contribution au FCT, cela signifierait une perte de 8 500 emplois au Canada, dont 2 500 au Québec seulement.

La Loi sur la radiodiffusion ainsi que les mesures de soutien à l'industrie ont notamment été mises en place pour favoriser l'épanouissement et la diffusion de notre culture face à l'omnipotence de notre voisin américain. Les objectifs de cette loi sont plus pertinents que jamais dans un contexte international où la promotion de la diversité culturelle représente encore une bataille à livrer et à gagner. Cette lutte n'a de sens que si la diversité culturelle en question est d'abord affirmée et promue sur une base nationale.

D'ailleurs, l'un des objectifs de la politique canadienne de radiodiffusion est de faire appel de façon notable aux producteurs canadiens indépendants de façon à assurer une plus grande diversité des lieux de création. D'autres mesures ont été mises en place pour permettre un équilibre entre les chaînes publiques, privées et spécialisées. Des quotas de contenu canadien ont été instaurés pour assurer une place prépondérante à nos émissions sur nos écrans. Des mesures de soutien au financement de nos productions ont été établies pour répondre à la demande. Des règles de propriété et de contrôle canadien des entreprises de radiodiffusion existent pour protéger tout ce système.

Le système canadien de radiodiffusion constitue un modèle dans le monde. Les succès de la télévision québécoise n'auraient pu voir le jour sans un ensemble de mesures de soutien. Depuis 25 ans, notre système a favorisé une protection de l'écoute francophone, une grande popularité de nos émissions et une qualité reconnue à l'échelle internationale.

La promotion de notre culture constitue un choix de société que les Canadiens ont affirmé au fil des ans. Il serait irresponsable, croyons-nous, de remettre ces politiques en question sans songer aux fondements même de leur existence. Ce débat concerne tous les citoyens et non seulement quelques entreprises insatisfaites de certaines règles du jeu.

Les objectifs qui ont présidé à la création du Fonds canadien de télévision étaient d'assurer que le public canadien puisse avoir accès à des émissions canadiennes de qualité, qui seraient produites par une grande variété de producteurs canadiens et diffusées sur toutes les chaînes canadiennes.

I would like to remind you that the CRTC instituted the principle of mandatory contributions by distributors in order to fund Canadian broadcasts, at a time when it had been decided to authorize radio and television broadcasting firms to compete for television, telephone and new media service offerings. Although opening the way to competition put an end to cable television monopolies, it also conferred enormous advantages in terms of ownership concentration, cross-owned media and the use of privately-owned networks to offer the whole gamut of new and very lucrative services.

The result is that today, five large broadcasting distribution undertakings, what we call BDUs — Rogers, Shaw, Vidéotron, Bell ExpressVu and Cogeco — control 90 per cent of all television broadcasting subscriptions in Canada.

Moreover, all these BDUs are operating intensely as Internet and portal providers as well as residential and wireless telephone service providers. And having opened the way for competition, the broadcasting companies have benefited from the change.

In their television broadcasting activities alone, the BDUs have seen their profits increase 340 per cent from 2001 to 2005.

The BDUs and their associated television services own over 80 per cent of total revenues in the Canadian private broadcasting industry.

Jacques Blain, Vice-Chair, Board of Directors, Association des producteurs de films et de télévision du Québec: And, surprisingly, what is Quebecor proposing now, as one of the five giants controlling the country's broadcasting industry? Nothing less than depriving all the production and television companies who are not associated with them of all financial assistance from the Canadian Television Fund.

In fact, if, as Quebecor proposes, all of these firms are free to withdraw from the Canadian Television Fund and pour their contributions into a private fund that would support only programs destined for and produced by its programming affiliates, what will become of the television firms that are not affiliated with these distributors?

What will happen to Télé-Québec and the Télé Astral, Global, TV5 and MusiquePlus chains in this kind of world? They would be sitting on the bench, deprived of all direct financial assistance from the distributors, who would meanwhile get richer by distributing their services as non-Radio-Canada productions.

Given that Vidéotron controls 80 per cent of cable subscriptions in Quebec, what justifies the fact that TVA and its affiliates receive 80 per cent of all the payments from Quebec broadcasters when they reach only 29 per cent of Quebec francophones?

Why should the Quebec francophone chains that are not associated with Quebecor, while capturing 65 per cent of the audience, be deprived of all support on the part of Quebec's biggest cable provider?

J'aimerais rappeler que le CRTC a institué le principe d'une contribution obligatoire des distributeurs au financement des émissions canadiennes, dans un contexte où il avait décidé d'autoriser les entreprises de radiodiffusion et de télécommunication à se livrer concurrence pour la prestation de service de télédistribution, de téléphonie et de nouveaux médias. Si cette ouverture à la concurrence a mis un terme au monopole des câblodistributeurs sur la télédistribution, elle leur a aussi conféré d'énormes avantages en termes de pouvoir de concentration, de propriété croisée multimédia et d'utilisation de leur réseau pour offrir toute une gamme de services très lucratifs.

Si bien qu'aujourd'hui, en 2007, cinq grandes entreprises de distribution de radiodiffusion, ce qu'on appelle les EDR, Rogers, Shaw, Vidéotron, Bell ExpressVu et Cogeco, contrôlent 90 p. 100 de tous les abonnements à la télédistribution au Canada.

Ces EDR sont aussi tous actifs désormais dans le secteur de la fourniture d'accès Internet et des portails, de la téléphonie résidentielle et sans fil. Si bien que, en s'ouvrant à la concurrence, les câblodistributeurs y ont gagné au change.

Au seul titre de leur activité de télédistribution, les EDR ont vu leurs profits croître de 340 p. 100 entre 2001 et 2005.

Les EDR et les services de télévision liés aux EDR réalisent plus de 80 p. 100 des revenus totaux de l'industrie de la radiodiffusion privée au Canada.

Jacques Blain, vice-président du conseil d'administration, Association des producteurs de films et de télévision du Québec : Étonnamment, que propose aujourd'hui Quebecor, l'un de ces cinq géants qui contrôlent l'industrie de la radiodiffusion au pays? Rien de moins que de priver toutes les entreprises de production ou de télévision qui ne leur sont pas liées de toute aide financière en provenance du Fonds canadien de télévision.

En effet, si, comme Quebecor le propose, chacune de ces entreprise est libre de se retirer du Fonds canadien de télévision pour verser sa contribution à un fonds privé qui n'accueillera que des émissions destinées à ses filiales de programmation et produites par ses filiales de production, qu'advient-il des entreprises de télévision non affiliées à ces distributeurs?

Qu'advient-il des Télé-Québec, des chaînes Télé Astral, des Global, des TV5 et des MusiquePlus de ce monde? Elles seraient mises au ban, privées de toute aide financière directe en provenance des distributeurs, qui pourtant s'enrichissent en distribuant leurs services comme d'ailleurs ceux de Radio-Canada.

Sachant que Vidéotron contrôle 80 p. 100 des abonnés à la câblodistribution au Québec, qu'est-ce qui justifie que TVA et ses filiales reçoivent 80 p. 100 de toutes les contributions des câblodistributeurs du Québec, alors qu'elle n'accapare que 29 p. 100 de l'écoute des Québécois francophones?

Pourquoi les chaînes francophones québécoises non liées à Quebecor, qui accaparent 65 p. 100 de l'écoute, seraient-elles privées de tout soutien de la part du plus grand câblodistributeur au Québec?

In the early 1980s, TVA, Radio-Canada and Télé-Québec were producing almost all their own Canadian content, and the programs that dominated the audience ratings were not being made here: they were called *Dallas* and *Dynastie*. And Quebec francophones deserted French-language television in great numbers to watch the English programs.

Today, 27 of the 30 most-watched programs by Quebecers, each season, are made in Quebec, and French-language television captures almost 95 per cent of the francophone audience. This situation is largely thanks to the talent and creative production and an expertise developed by the independent producers that we represent.

Do we really want to go back 30 years in time? Do we really want to return to a situation where just a few integrated producer-broadcasters control all broadcasting creation and access? It would benefit neither the public nor anyone in the industry.

At a time when the Minister of Canadian Heritage is taking stock of Canada's and Quebec's efforts to promote cultural diversity around the world, we would like to remind you that this cultural diversity, this diversity of editorial voices, this diversity of creative sources, is threatened right here in Quebec, by Quebecor's Media proposal.

I would like to briefly address the issue of copyright on the new platforms, a subject of concern for Quebecor as well as the entire industry. The APFTQ has thought about this issue a lot in the past year. We formed a special committee to undertake a thorough analysis of the economic evolution of television across the country. The committee defined certain principles that would seem indispensable for a healthy negotiating climate.

It then drew up recommendations for the release and compensation of operating rights for independent television program broadcasts as a video-on-demand service on various platforms. These proposals, based on equity partnerships, were sent to broadcasters and artists' associations. If you are interested, we brought some copies with us.

The approach advocated by the APFTQ was then submitted to all concerned stakeholders as the basis for discussion under a multilateral consultation process. Our hope is that an industry consensus will arise from the current discussions with all our partners. Producers could share with the rights holders (authors, directors, actors) the revenues from works distributed on the new platforms, insofar as they can access revenues. This is not yet the case, unfortunately.

Mr. Leduc: The Association des producteurs de films et de télévision du Québec welcomes with open arms the announced consultation with the CRTC on the Canadian Television Fund. We will actively participate to examine the issues in the use of the contributions paid by the BDU, size and structure of the board of directors, appropriate mechanisms to resolve potential conflicts of

Au début des années 1980, TVA, Radio-Canada et Télé-Québec produisaient eux-mêmes la quasi totalité de leur contenu canadien, et les émissions qui dominaient les cotes d'écoute n'étaient pas faites ici : elles s'appelaient *Dallas* ou *Dynastie*. Les Québécois francophones désertaient en grand nombre la télévision de langue française au profit de la télévision de langue anglaise.

Aujourd'hui, 27 des 30 émissions les plus regardées par les Québécois, chaque saison, sont québécoise et la télévision de langue française accapare près de 95 p. 100 de l'écoute des francophones. Cette réalité est grandement redevable au talent et à l'expertise de création et de production qu'ont développés les producteurs indépendants que nous représentons.

Veut-on vraiment revenir 30 ans en arrière? Veut-on vraiment retourner à une situation où il n'y aurait que quelques producteurs diffuseurs intégrés contrôlant toute la création et l'accès au système de radiodiffusion? Il n'y aurait aucun bénéfice ni pour le public ni pour l'ensemble de l'industrie.

À l'heure où la ministre du Patrimoine canadien dresse le bilan des efforts du Canada et du Québec pour promouvoir la diversité culturelle dans le monde, nous souhaitons rappeler que cette diversité culturelle, cette diversité des voix éditoriales, cette diversité des lieux de création sont menacés, ici même au Québec, par la proposition de Quebecor Média.

J'aimerais rapidement aborder la question des droits sur les nouvelles plateformes, un sujet de préoccupation pour Quebecor comme pour l'ensemble de l'industrie. L'APFTQ a beaucoup réfléchi à cette question depuis un an. Nous avons formé un comité spécial qui s'est appuyé sur une solide analyse de l'évolution économique de la télévision au pays. Ce comité a défini certains principes qui lui semblent indispensables à un sain climat de négociations.

Il a ensuite formulé des recommandations sur la libération et la rémunération des droits d'exploitation des émissions de télévision indépendantes en vidéo sur demande sur diverses plateformes. Ces propositions, basées sur des principes d'équité entre tous les partenaires, ont été remises aux diffuseurs et aux associations d'artistes. Si les détails vous intéressent, nous avons quelques copies disponibles ici.

L'approche préconisée par l'APFTQ a donc été soumise à tous les intervenants concernés comme base de discussion pour une consultation multilatérale. Nous avons espoir qu'un consensus industriel se dégage des discussions que nous poursuivons présentement avec tous nos partenaires. Les producteurs pourront partager avec les ayants droits (auteurs, réalisateurs, comédiens) les revenus liés à l'exploitation des œuvres sur les nouvelles plateformes dans la mesure où ils auront accès à certains revenus. Ce n'est malheureusement pas encore le cas.

M. Leduc : L'Association des producteurs de films et de télévision du Québec accueille avec ouverture l'annonce de la consultation du CRTC sur le Fonds canadien de télévision. Nous participerons activement à l'étude des questions concernant l'utilisation des contributions versées par les EDR, la taille et la structure du conseil d'administration, les mécanismes appropriés

interests within the CTF, and any other aspects that are submitted to us. We have already formed a working committee within the APFTQ for this purpose.

We would like to underscore the importance we place on an open and transparent process to address these issues of public interest. The Canadian public is in the front row when it comes to Canadian television, and they have a voice. In the same way, all industry stakeholders have a right to know the justifications for any further changes to this essential fund for Canadian culture. Thank you for your attention.

[English]

Mario Mota, Senior Director, Broadcasting Relations and Research, Canadian Film and Television Production Association: You have before you our opening remarks. We will not read them in the interests of having enough time for your questions. If you will allow me to make some brief points, I will then turn the floor over to Mr. Garvie to introduce himself.

The CTF, in our view, is an essential component of the Canadian broadcasting system and has been extremely successful. Without the fund, many programs that our members make simply would not be made and many distinctive Canadian programs we see on TV that are loved and watched by millions of Canadians would not be watched and seen.

The Canadian Film and Television Production Association, CFTPA, represents almost 400 companies who are engaged in the production of television programs, feature films and new media productions across the country. There is often a bit of confusion about what producers do, so I will now provide you with that information.

We develop the projects, structure the financing and hire the creative talent and crews — often in the hundreds — to turn stories into programs, control the exploitation of the rights and deliver the finished product. We create high quality programming in the financially risky genres of drama, comedy, documentary, kids and performance programming — what the CRTC calls priority programming. We also create content for new digital platforms. Every day, we provide Canadian television viewers with the choice of a Canadian perspective on our country, our world and our place in it. As such, the independent production sector plays a vital role in the Canadian broadcasting system, as recognized in the Canadian Broadcasting Act.

In addition to the cultural objectives that we help achieve, we also contribute significantly to Canada's economy and are responsible for a considerable portion of the more than \$4.5 billion in production activity annually in Canada, sustaining over 120,000 direct and indirect jobs. This sector in the economy is not insignificant, in our view.

pour résoudre les conflits d'intérêts potentiels au sein du FCT, ainsi que tout autre aspect qui nous sera soumis. Un comité a déjà été mis sur pied au sein de l'APFTQ pour y travailler.

Nous aimerions souligner l'importance que nous accordons à un processus ouvert et transparent pour traiter de ces questions d'intérêt public. Le public canadien est aux premières loges en ce qui concerne la télévision canadienne et il a voix au chapitre. De même que tous les intervenants de l'industrie sont en droit de connaître les justifications à toute réforme éventuelle de ce fonds essentiel pour la culture canadienne. Merci de votre attention.

[Traduction]

Mario Mota, directeur principal, Relations avec les diffuseurs et recherche, Association canadienne de production de films et de télévision : Vous avez devant vous nos remarques préliminaires. Je ne les lirai pas afin d'avoir suffisamment de temps pour répondre à vos questions. Je dirai quelques mots avant de céder la parole à M. Garvie.

Le FCT est, selon nous, un élément essentiel du système de diffusion canadien et il a connu un immense succès. Sans le fonds, nous n'aurions pas les programmes typiquement canadiens tant appréciés par des millions de téléspectateurs.

L'Association canadienne de production de films et de télévision (ACPFT) représente quelque 400 entreprises qui se livrent à la production d'émissions de télévision, de longs métrages et de contenu pour les nouveaux médias dans toutes les régions du pays. Comme il règne souvent une certaine confusion quant au rôle des producteurs, je vais vous fournir quelques précisions à ce sujet.

Nous concevons les projets, montons la structure de financement et embauchons les créateurs et les équipes de travail — souvent des centaines de personnes — pour traduire des scénarios en émissions, contrôler l'exploitation des droits et livrer le produit fini. Nous créons des émissions de grande qualité dans des genres qui ne sont pas exempts de risques financiers : dramatiques, comédies, documentaires, émissions pour enfants et spectacles — ce qui est qualifié de contenu prioritaire par le CRTC. Nous produisons également du contenu à l'intention des nouvelles plateformes numériques. Jour après jour, nous offrons aux téléspectateurs canadiens l'option d'une perspective canadienne sur notre pays, notre monde et la place que nous y occupons. À ce titre, le secteur de la production indépendante joue un rôle clé au sein du système canadien de radiodiffusion, rôle qui est d'ailleurs reconnu dans la Loi canadienne sur la radiodiffusion.

En plus de contribuer à l'atteinte de grands objectifs culturels, nous y allons d'un apport considérable à l'économie canadienne et comptons pour une part importante des activités de production au Canada. Bon an mal an, ces activités se chiffrent à plus de 4,5 milliards de dollars et créent plus de 120 000 emplois directs et indirects. Selon nous, on ne peut certes pas parler d'un secteur négligeable au sein de notre économie.

Senator Fox: Those figures include both film and TV, I assume?

Mr. Mota: That is right. They also include service production in this country: that is, the work we do on behalf of foreign producers that shoot in this country. It is the global number.

Before I turn to Mr. Garvie, I wish to clarify a couple of things for the public record. The number of 5 per cent has been tossed out a few times in terms of the contribution that broadcasting distribution undertakings, BDUs, must contribute to the production of Canadian programming. That number is actually 3 per cent, because under the CRTC regulations BDUs can use 2 per cent of that 5 per cent to fund their community cable channels — at least the cable companies do. That figure started as 5 per cent and, over the years, has clawed its way back to 3 per cent. I wanted to clarify that number for the record. Over the years, the cable companies tried to eat into that contribution to fund their own interests.

Senator Munson mentioned *Corner Gas*. For the record, *Corner Gas* is not supported by the CFT. It is one of those rare programs that managed to succeed without public funding, but a significant amount of money is pumped into that program from a regulatory scheme. When BCE purchased CTV, they had to put public benefits into that transaction, so the money comes largely from the pool of money that BCE pledged to put towards Canadian programming as part of that transaction. Without that transaction and that pledge, we probably would not have *Corner Gas* today.

Scott Garvie, Member, Board of Directors, Canadian Film and Television Production Association: When you talk to the producers, I suspect you will hear that they will go to the CFT this year as that benefit package is finished and now they will go through CTV.

I do not have as many hats on as my friend Michèle Fortin, but I started life as a lawyer. I think of myself as a lapsed lawyer now. I worked for a number of years at Telefilm Canada as in-house counsel and I have been involved in a production company in Toronto called Shaftesbury Films for 14 years. We do one-hour drama and television movies such as *The Terry Fox Story*. We recently did a movie based on Margaret Atwood's *The Robber Bride*. We have done other adaptations of Margaret Atwood's work, as well as adaptations of work by Carol Shields, Timothy Findlay, Mordecai Richler and Morley Callaghan. We recently bought the rights to Vincent Lam's award winning *Bloodletting and Miraculous Cures*, which we expect to produce next year. We have created children's programming also. We have a successful show on the Family Channel called *Life with Derek*. We won an international

Le sénateur Fox : Ces chiffres incluent à la fois le cinéma et la télévision, n'est-ce pas?

M. Mota : C'est exact. Cela comprend aussi le service à la production, c'est-à-dire le travail que nous effectuons pour les producteurs étrangers qui viennent tourner au pays. C'est le chiffre total.

Avant de laisser la parole à M. Garvie, je tiens à apporter certaines précisions pour que tout soit bien clair. On a déjà mentionné à quelques reprises cette proportion de 5 p. 100 des revenus que les entreprises de distribution de radiodiffusion (EDR) doivent verser pour la production de contenu canadien. En réalité, cette proportion s'établit à 3 p. 100 étant donné que les règles du CRTC autorisent les EDR à utiliser 2 p. 100 de leurs recettes — à même ce 5 p. 100 — pour financer leurs propres chaînes communautaires — tout au moins pour ce qui est des câblodiffuseurs. Alors, cette proportion fixée au départ à 5 p. 100 s'est étiolée au fil des ans pour se chiffrer maintenant à 3 p. 100. Je voulais remettre les pendules à l'heure à ce sujet. Avec le temps, les câblodistributeurs ont cherché à gruger dans cette contribution pour servir leurs propres intérêts.

Le sénateur Munson a parlé de la série *Corner Gas*. Je dois préciser que cette émission n'est pas subventionnée par le FCT. Il s'agit de l'une des rares productions qui est parvenue à se tirer d'affaires sans l'apport de fonds publics. Il faut toutefois dire qu'elle profite d'un engagement ferme qui lui donne accès à un soutien considérable. Lorsque BCE a fait l'acquisition de CTV, l'entreprise a dû intégrer des dispositions d'intérêt public dans cette transaction. Les sommes investies dans cette production viennent donc en grande partie de la réserve que BCE s'est engagée à constituer aux fins de la programmation canadienne. N'eût été de cette transaction et de cet engagement, *Corner Gas* ne serait probablement pas diffusée aujourd'hui.

Scott Garvie, membre du conseil d'administration, Association canadienne de production de films et de télévision : Si vous parlez aux producteurs, ils vous diront sans doute qu'ils comptent recourir au FCT à compter de cette année. En effet, comme cet engagement arrive à échéance, on devra trouver du financement par l'entremise de CTV.

Je n'ai pas une feuille de route aussi bien remplie que celle de mon amie Michèle Fortin, mais j'ai débuté comme avocat. Je suppose que l'on peut maintenant me qualifier d'avocat caduc. J'ai été pendant quelques années conseiller juridique pour Téléfilm Canada et je travaille depuis 14 ans au sein d'une société de production de Toronto, Shaftesbury Films. Nous produisons des dramatiques d'une heure et des téléfilms comme *Terry*, l'histoire de Terry Fox. Nous avons produit récemment un film (*The Robber Bride*) basé sur le roman *La voleuse d'hommes* de Margaret Atwood. Nous avons aussi adapté d'autres œuvres de Margaret Atwood ainsi que de Carol Shields, Timothy Findlay, Mordecai Richler et Morley Callaghan. Nous venons d'acheter les droits de *Bloodletting and Miraculous Cures*, recueil primé de Vincent Lam dont nous voulons produire une adaptation l'an prochain. Nous avons également conçu des émissions pour

Emmy two years ago for a show with CTV participation called *Dark Oracle*. We also do miniseries. We have a large-format division, so we paint a wide palette of projects.

I have been on the CFTPA board for over 10 years and I am currently one of the two representatives on the board of the CFT, which has been an interesting process, even more so in the last few months.

As we said before, there are currently 20 board seats on the CTF. Only 16 are currently in place, with a number that have never been filled and a number of resignations, with six independent members. I have been astounded at the level of expertise and experience on that board. It is a complicated board because we have both the English and the French. We have the funders, heritage representatives, and the cable representatives; we have the makers, which are the producers; and we have the users, which are basically the broadcasters. We have conventional broadcasters, both on the English and the French side. We have paid broadcasters, specialty broadcasters, educational broadcasters and the public broadcasters. When I hear people say that we must need a smaller board, I am not sure who of those people to take away from the mix without causing an uproar, because the mix is both complicated and interesting. While so many different sectors have vying interests, the board tries to make it work for everyone in a Canadian way. As we have said, heritage money has been constant since the fund was created. The BDU monies have increased, but they are not enough. We now have over 400 licensed channels at the CRTC and more are licensed every day. The pot is not getting bigger. I am not sure how many end-users there were 10 years ago, but it is different.

We echo a lot of the comments of our friends about the CRTC. It is healthy to have a review and to look at things critically to see if they work. The review must be effective, transparent and efficient. We need to ensure that happens. I do not think making change for change's sake is necessarily a responsible thing to do.

A number of reviews have been conducted in the past few years, including one by the Auditor General, who has made a report. As our friends from the CTF told you last week, all those recommendations have been implemented. We also have staff and the board of directors reviewing the protocols carefully and we have taken those conflict of interest guidelines and things seriously. We brought in outside consultants to help look at our

enfants. Je peux vous citer *Life with Derek*, qui connaît un grand succès sur Family Channel. Au niveau international, nous avons remporté un prix Emmy il y a deux ans pour l'émission *Dark Oracle*, produite avec la participation de CTV. Nous faisons également des miniséries. Nous comptons aussi une section longs métrages. Comme vous pouvez le constater, notre palette de projets est assez diversifiée.

Je fais partie du conseil d'administration de l'ACPFT depuis plus de dix ans et je suis actuellement l'un de ses deux représentants au sein du conseil du FCT, un mandat qui ne manque pas d'intérêt, surtout au cours des derniers mois.

Comme nous l'avons déjà indiqué, le conseil d'administration du FCT compte 20 sièges. À l'heure actuelle, seulement 16 de ces sièges sont occupés; un certain nombre de places n'ont jamais été comblées et il y a aussi eu des démissions. Il faut également noter la présence de six membres indépendants. J'ai été stupéfié par le bassin d'expertise et d'expérience dans lequel ce conseil peut puiser. Le travail est un peu compliqué car nous devons nous occuper de la situation dans les deux langues officielles. Tous les intervenants sont représentés : les bailleurs de fonds avec des représentants de Patrimoine canadien et des câblodistributeurs; les concepteurs, c'est-à-dire les producteurs; et les utilisateurs, soit essentiellement les radiodiffuseurs. On y trouve aussi des représentants des radiodiffuseurs conventionnels, tant francophones qu'anglophones, de la télé payante, des chaînes spécialisées, de la télévision éducative et des radiodiffuseurs publics. Lorsque j'entends dire que ce conseil a besoin d'une cure d'amaigrissement, je me demande bien qui on pourrait exclure sans provoquer un tollé, car la mosaïque constituée est à la fois complexe et intéressante. Malgré les intérêts concurrentiels d'un si grand nombre de secteurs distincts, le conseil s'emploie à ce que chacun y trouve son compte suivant une façon de faire les choses typiquement canadienne. Comme nous l'avons dit, le financement offert par Patrimoine canadien est demeuré inchangé depuis la création du Fonds. Les sommes versées par les EDR ont augmenté, mais ne sont toujours pas suffisantes. Plus de 400 chaînes détiennent actuellement un permis d'exploitation et le CRTC en délivre de nouveaux à chaque jour. La cagnotte ne grossit toutefois pas en conséquence. Je ne sais pas exactement combien le FCT comptait d'utilisateurs il y a dix ans, mais la situation a bien changé.

Nous pourrions reprendre à notre compte plusieurs des observations formulées par nos amis concernant le CRTC. Il est toujours bon de procéder à un examen critique pour voir si les choses se déroulent comme il se doit. Cet examen doit être mené avec un souci d'efficacité et de transparence. Nous devons faire le nécessaire à cette fin. Je ne crois pas que nous agirions de manière responsable si nous procédions à des changements pour le simple plaisir de la chose.

Au cours des dernières années, différents examens ont été réalisés, y compris celui de la vérificatrice générale qui a produit un rapport à ce sujet. Comme nos collègues du FCT vous l'ont indiqué la semaine dernière, toutes les recommandations formulées ont été mises en œuvre. Le personnel et le conseil d'administration se sont penchés sur les protocoles et nous avons pris très au sérieux les mesures et les lignes directrices touchant le

processes to ensure that we do the best we can do, and that what we do is impeccable and above reproach. Having sat on the board for 18 months, I am astounded at how rigorous that review has been, and the way people take it seriously, as they should.

I can speak to a couple of earlier questions about audience. The CTF increasingly uses audience measurement for how it calibrates who gets what money. It is all broadcast envelopes. If they succeed in driving audiences to the screen, they will get a larger share of the overall pie. The broadcasters, the end-users, are focused on how to ensure they create shows that people will watch? Shows such as *Shania: A Life in Eight Albums*, a movie of the week, recently had 1.2 million viewers. *One Dead Indian*, a movie of the week, had one million viewers. *Degrassi: The Next Generation*, a youth drama program, averages about 737,000 viewers. More recently, *Little Mosque On the Prairie*, on CBC averages 1.5 million viewers, which is a fantastic thing because the CBC's numbers have been down. It is great that those shows are finding an audience.

In terms of exportable value, CTF supported dramas such as *Degrassi: The Next Generation*, *Da Vinci's Inquest*, *Cold Squad*, and children's programming like *Life with Derek*, *Franny's Feet* and *Renegade Press* are sold and seen in over 100 countries. *Life with Derek* is now in nine different language versions around the world, and seen in 137 countries. One complaint Shaw had is that people are not watching programs in Canada not exporting programs outside. In our experience, that is not true. I would love to have a Venn diagram on the use side of what shows Shaw has been in that were supported by the CTF. I believe about 80 per cent of the shows supported by the Shaw fund are also supported by the CTF.

With respect to Canadian viewing, there are have shows like *Corner Gas*. We did a show for CTV called *Eight Days to Live*, funded outside the system, that received 2 million viewers. We did a second movie that recently aired on CTV, *In God's Country*, about polygamy in B.C that was watched by over 1.7 million viewers. We made a Terry Fox movie for the twenty-fifth anniversary, that received over 2 million viewers and we expect it will have many viewers every year on the anniversary of the run. Our show *Life with Derek*, has CTF money in it. We did some research and that show had over 3.36 million viewers in 2006 alone. It was watched 225 times. To put that into context, the best used show in Canada is *Sponge Bob*, which has 300,000 viewers. *Life with Derek* has had more than that number of viewers a number of times and averages about 200,000 when it premieres. There is an audience for Canadian shows. The task is finding the right shows and the right market. Producers take all the risk. They conceive the ideas and fund the development, often before a broadcaster is

conflits d'intérêts. Nous avons fait appel à des experts-conseils externes pour nous aider à examiner nos processus dans un souci d'optimisation et pour nous assurer que nous faisons les choses de manière impeccable et irréprochable. Après 18 mois de travail au sein de ce conseil, je peux vous dire à quel point je suis impressionné par la rigueur et le sérieux avec lesquels les gens ont procédé à cet examen.

Je pourrais vous apporter certaines précisions relativement à des questions antérieures concernant les cotes d'écoute. Le FCT se sert de plus en plus de ces chiffres pour cibler son aide financière. Les enveloppes sont directement reliées à l'ampleur de la diffusion. Ceux qui attirent les auditoires les plus vastes obtiennent une plus large part du gâteau. Les radiodiffuseurs, en tant qu'utilisateurs du FCT, s'emploient à mettre à l'écran des émissions que les gens vont regarder. Des émissions comme *Shania: A Life in Eight Albums*, un film de la semaine qui a récemment captivé 1,2 million de téléspectateurs. *One Dead Indian*, un autre film de la semaine, a aussi atteint le cap du million. *Degrassi: The Next Generation*, une dramatique pour les jeunes, attire une moyenne de 737 000 téléspectateurs. Plus récemment, la série *Little Mosque On The Prairie* a obtenu sur CBC une cote d'écoute moyenne de 1,5 million de téléspectateurs, ce qui est formidable pour ce réseau en perte de vitesse. Il est merveilleux que ces émissions puissent ainsi gagner le cœur des téléspectateurs.

Sur le marché des exportations, des productions financées par le FCT comme les dramatiques *Degrassi: The Next Generation*, *Da Vinci's Inquest* et *Cold Squad* et les émissions pour enfants *Life with Derek*, *Franny's Feet* et *Renegade Press* sont vendues et diffusées dans plus de 100 pays. *Life with Derek* est maintenant accessible dans neuf langues aux téléspectateurs de 137 pays du monde. Shaw se plaignait notamment du fait que les gens ne regardent pas nos émissions et que celles-ci ne sont pas vendues à l'étranger. À la lumière de notre expérience, la réalité est tout autre. J'aimerais bien voir un diagramme de Venn illustrant les émissions auxquelles Shaw a contribué qui ont aussi obtenu du financement du FCT. Je crois que c'est le cas d'environ 80 p. 100 des émissions financées par le fonds Shaw.

Côté programmation canadienne, nous avons des émissions comme *Corner Gas*. Nous avons réalisé, pour le réseau CTV, une émission appelée *Eight Days to Live*. Cette émission, qui bénéficiait d'un financement extérieur, a été regardée par deux millions de personnes. Nous avons réalisé un deuxième film, intitulé *In God's Country*, qui a été diffusé récemment sur le réseau CTV. Il avait pour thème la polygamie en Colombie-Britannique. Plus de 1,7 million de personnes l'ont regardé. Nous avons réalisé un film sur Terry Fox pour souligner le 25^e anniversaire du marathon. Il a été vu par plus de 2 millions de personnes. Nous nous attendons à ce que de nombreux téléspectateurs le visionnent chaque année, à la date d'anniversaire. L'émission *Life with Derek* a été financée par le FCT. Nos recherches indiquent que plus de 3,36 millions de téléspectateurs ont regardé l'émission en 2006. Elle a été vue à 225 reprises. À titre de comparaison, l'émission *Sponge Bob*, jugée la plus populaire au Canada, est regardée par 300 000 personnes. *Life with Derek* attire un auditoire plus important : en moyenne, environ 200 000 personnes regardent

involved. We have research and development costs. We then try to find a home with these broadcasters. We take the financial risks of the production. The broadcasters and the fund put up a portion, but we still must fund the balance. We must go to an interim bank and take the risk that something untoward might happen during production. We take those risks. Then we deliver. We take the risk that we are not making widgets. When we talk about television and feature film, this product is not widgets. We can have the best plan and do everything perfectly and the program may not find an audience. That is the nature of the beast. The creative risk and the financial risk on producers are immense, which cannot be provided.

The Deputy Chairman: How many members did you say you had?

Mr. Mota: We have almost 400 that deal with the English language.

The Deputy Chairman: How many of them are in Ontario?

Mr. Mota: I do not have the split.

Mr. Garvie: It is about 65 per cent of the membership.

The Deputy Chairman: Where is the balance?

Mr. Garvie: Probably the bulk is in Toronto. I was chairman of the Ontario producers panel of CFTPA, so my statistics are a bit out of date. Roughly 65 per cent of the membership in the CFPTA was Ontario and about 90 per cent of that was Toronto-based.

Mr. Mota: I think the balance probably would be in B.C. and the heavy production centres across the country.

The Deputy Chairman: Almost all the cable programmers are in Toronto as well, are they not?

Mr. Mota: The cable distributors? We have Rogers.

The Deputy Chairman: No, the programmers themselves.

Mr. Mota: I would say that is fair.

The Deputy Chairman: Outside the ones that must be in Quebec because they are French language, they are all in Toronto.

Mr. Mota: I think that is fair to say.

Mr. Garvie: CTV has addressed that issue with offices across the country, so they have a Vancouver presence, a Montreal presence and a Halifax presence. I believe Global is doing the same.

l'émission. Il y a donc un intérêt pour la programmation canadienne. Il suffit de trouver les bonnes émissions et le bon marché. Les producteurs prennent tous les risques. Ils conçoivent les idées et financent les projets, souvent avant qu'un télédiffuseur ne se manifeste. Nous assumons aussi les coûts de recherche et de développement. Nous essayons ensuite de trouver un télédiffuseur. Nous prenons tous les risques financiers. Les télédiffuseurs et le Fonds injectent une partie de l'argent, mais nous devons trouver le reste du financement. Nous devons conclure une entente provisoire avec une institution financière, et accepter le fait qu'un problème pourrait survenir pendant la production. Nous prenons ces risques. Nous livrons ensuite la marchandise. Nous veillons à ne pas créer un produit quelconque. Les émissions télévisées et les longs métrages ne sont pas des produits quelconques. Nous pouvons dresser le meilleur plan d'action possible, tout faire selon les règles, mais il se peut que l'émission ne suscite aucun intérêt. C'est dans la nature des choses. Les risques créatifs et financiers assumés par les producteurs sont immenses. C'est un fait contre lequel nous ne pouvons rien.

Le vice-président : Combien de membres avez-vous dit que votre association comptait?

M. Mota : Nous comptons presque 400 membres qui travaillent pour la télévision de langue anglaise.

Le vice-président : Combien d'entre eux se trouvent en Ontario?

M. Mota : Je ne saurais vous le dire.

M. Garvie : Environ 65 p. 100.

Le vice-président : Et le reste?

M. Garvie : La plupart se trouvent probablement à Toronto. J'ai déjà agi comme président du groupe de producteurs de l'Ontario de l'ACPFT, mais mes statistiques ne sont pas à jour. Environ 65 p. 100 des membres de l'Association travaillent en Ontario. Sur ce chiffre, environ 90 p. 100 sont basés à Toronto.

M. Mota : Les autres se trouvent probablement en Colombie-Britannique et dans les gros centres de production au pays.

Le vice-président : Les services de programmation par câble sont eux aussi presque tous basés à Toronto, n'est-ce pas?

M. Mota : Vous voulez dire les câblodistributeurs? Il y a Rogers.

Le vice-président : Non, je parle des services de programmation par câble.

M. Mota : Ils le sont.

Le vice-président : Mis à part ceux qui se trouvent au Québec, parce qu'ils sont de langue française, ils sont tous basés à Toronto.

M. Mota : C'est juste.

M. Garvie : Le réseau CTV a réglé le problème en implantant des bureaux dans différentes régions du pays, soit Vancouver, Montréal et Halifax. Je crois comprendre que Global compte faire la même chose.

The Deputy Chairman: CTV and CBC are also headquartered in Toronto?

Mr. Garvie: For English language, yes.

The Deputy Chairman: It always surprises me, but we have Shaw and Videotron, CTV and Global. They are highly successful. They are worldwide companies. We have CBC, which receives something in the area of \$800 million in tax funds. We have all the cable companies in Toronto receiving money from residents who pay for programming. They pay for programming when they subscribe to cable.

These companies are all extremely wealthy and yet they need subsidies to pay for the programming that they sell. All these companies are extremely wealthy. All the owners who have programming companies are all millionaires and they sell programming, and yet all the programming, or a lot of it, seems to be paid for by public funds. It is a paradox. It is strange to me, but nonetheless, it exists. How do you explain that?

Mr. Mota: We are on record as saying that the broadcasters should and can do more for the Canadian system.

The Deputy Chairman: I would hope so.

Mr. Mota: The CRTC recently held a major review of its over-the-air television policy. We were a party to that proceeding. We made a strong case that broadcasters are not pulling their weight. Yes, they can do more and should do more. They are licensees in the system and we expect them to do more. That has been our position.

Mr. Blain: The kind of shows that the Canadian Television Fund is funding would not be on TV if that kind of money was not available. We would have only télérealités, magazines, dramas, kids' shows or documentaries. If that kind of money did not exist, that kind of show would not exist on TV. It is important for Canadian culture to have Canadian stories told by Canadian directors and played by Canadian actors.

Mr. Garvie: It is interesting that CBC, CTV, Global and everyone used to have in-house production and they have all gone away from that in-house production capacity.

The Deputy Chairman: Why would they need it?

Mr. Garvie: They do not need to show it on their balance sheets. They have allocated the risk to the production community and we lever the money.

[Translation]

Senator Champagne: You said that independent producers are being favoured over in-house production and that the Broadcasting Act is intended to support independent producers, to help them to survive.

Le vice-président : CTV et Radio-Canada ont également des bureaux à Toronto?

M. Garvie : Pour le service de langue anglaise, oui.

Le vice-président : Cela m'étonne toujours, mais nous avons Shaw et Vidéotron, CTV et Global. Ils connaissent tous beaucoup de succès. Ce sont des entreprises à vocation planétaire. Radio-Canada reçoit un crédit d'environ 800 millions de dollars en deniers publics. Tous les câblodistributeurs à Toronto reçoivent de l'argent des citoyens qui, eux, paient pour la programmation. Ils paient pour la programmation quand ils s'abonnent au câble.

Ces entreprises sont toutes très riches. Or, elles ont besoin de subventions pour financer les émissions qu'elles vendent. Toutes ces entreprises sont très riches. Les propriétaires des sociétés de programmation sont tous millionnaires. Ils vendent des émissions. Or, toutes les émissions, ou un grand pourcentage de celles-ci, semblent être financées par les deniers publics. Il y a ici un paradoxe. Je trouve cela étrange, mais c'est un fait. Comment l'expliquez-vous?

M. Mota : Nous avons toujours dit que les télédiffuseurs devraient et peuvent faire plus pour le système canadien.

Le vice-président : Je suis du même avis.

M. Mota : Le CRTC a récemment procédé à un examen en profondeur de la politique relative à la télévision en direct. Nous avons participé au processus. Nous avons vivement insisté sur le fait que les télédiffuseurs n'en font pas assez. Ils peuvent et devraient faire plus. Ce sont des titulaires de licences, et nous nous attendons à ce qu'ils en fassent davantage. Telle est la position que nous défendons.

M. Blain : Les émissions que finance le Fonds canadien de télévision ne seraient pas télédiffusées en l'absence d'un tel soutien. Nous n'aurions que des télérealités, des magazines, des dramatiques, des émissions pour enfants ou des documentaires. Si ce soutien n'existait pas, les émissions de ce genre ne seraient pas diffusées à la télé. Il est important, pour la culture canadienne, d'avoir des scénarios canadiens mis en scène par des directeurs canadiens et interprétés par des acteurs canadiens.

M. Garvie : Fait intéressant, la SRC, CTV et Global, entre autres, avaient l'habitude de réaliser des productions maison. Ils ont tous délaissé ce créneau.

Le vice-président : Pourquoi en auraient-ils besoin?

M. Garvie : Ils n'ont pas à l'inscrire dans leur bilan. Ils ont transféré les risques aux producteurs. Nous fournissons l'argent.

[Français]

Le sénateur Champagne : Vous parlez du fait qu'on a laissé la production maison pour aller vers les producteurs indépendants et que cela fait partie de la Loi de la radiodiffusion de supporter les producteurs indépendants, de leur permettre de survivre.

When I hear Vidéotron say that they are no longer going to invest in the regular cable television funds and that they are going to create their own fund, I am surprised, Mr. Leduc and Mr. Blain, that you are not making a bigger fuss.

The risk is that everything may end up being done automatically internally. JPL will get everything and it will be too bad for everyone else, they will have to stand in line and pick up whatever other work is available.

Moreover, the current problem with film and television will be made worse. Radio-Canada will want to cooperate and say that it is going to focus more on services. Post-production will occur in Radio-Canada's own studios. The same will be true of the NFB which operates 24 hours a day seven days a week while the other post-production houses have a hard time making it because there is no work. If, on top of all this, Vidéotron no longer works with the Canadian Television Fund, but with its own fund, everything will be done at JPL. Does the Broadcasting Act really support independent production?

Mr. Leduc: At best, you could call the fund Vidéotron is proposing a business plan, focusing on "free service." That flies in the face of the way things have been done for the last quarter of a century and which has been highly successful. You can talk about tax credits, Telefilm Canada, system grants, but the fact is, the model worked.

The francophone viewing public is onboard, and this is increasingly the case with the English-speaking viewership. The production community is creative; the diversity of supplies has created healthy competition between the national public broadcaster and the private broadcasters.

Right now, regardless of whether you make a big fuss or not, it will really depend on who is listening, but we are really astounded by Quebecor's proposal. I think that Senator Fox was referring to the contribution to the cable television system, and it is due to both the broadcasting and territorial privileges and monopoly. We are talking about balance within the system. If you go to the grocery store and you take the can of peas sitting right in the middle of the shelf, well I do not know if the rest will stay sitting where they are or whether the cans will start to wobble and come crashing to the ground. Quebecor wants to go it alone, and in my opinion that goes against the best interests of the whole system.

Senator Champagne: My colleague Senator Tkachuk referred to companies like Astral and Global which are all millionaires. I can see how Astral handles its productions, it goes to the cable TV operators' fund, pays actors a reduced fee because the program will be broadcast on a specialized channel, and they sell advertising time along with the programs. Obviously, it is a way to get very rich. I do not know if that benefits independent production and whether it contributes to actors having trouble making ends meet. When are the producers that are part of your association going to address the problem?

Quand j'entends les représentants Vidéotron dire qu'ils n'investiront plus d'argent dans le Fonds des câblodistributeurs normaux et qu'ils vont créer leur propre fonds, je suis étonnée, Monsieur Leduc et Monsieur Blain, que vous ne criez pas plus fort.

Ce qui risque de se passer, c'est que tout sera automatiquement fait à l'interne. JPL ramassera tout et pour les autres, ce sera tant pis, ils repasseront pour avoir du travail qui se fait normalement.

En plus, on doublera le problème qui existe en ce moment sur le plan des films et de la télévision. Radio-Canada voudra collaborer et dire qu'elle mettra des efforts dans le domaine des services. La post-production se fera dans les studios mêmes de Radio-Canada. La même chose à l'ONF où l'on fonctionne sept jours par semaine 24 heures par jour alors que les autres maisons de post-production tirent la langue parce qu'il n'y a pas de travail. Si en plus Vidéotron ne travaille plus avec le Fonds canadien de la télévision, mais avec son propre fonds, tout se fera chez JPL. La Loi sur la radiodiffusion appuie-t-elle vraiment la production indépendante?

M. Leduc : Au mieux, on peut qualifier le fonds proposé par Vidéotron de plan d'affaires, quelque chose de « libre service ». Cela va à l'encontre de ce qui s'est fait depuis le dernier quart de siècle et ce qui s'est fait a été un grand succès. On peut parler effectivement de crédits d'impôt, de Téléfilm Canada, de subventions aux systèmes, mais dans les faits, cela a fonctionné.

Les auditoires francophones sont au rendez-vous, les auditoires canadiens-anglais le sont de plus en plus. Le milieu de la production est créatif, la diversité des approvisionnements a créé une saine concurrence entre le diffuseur public national et les diffuseurs privés.

Actuellement, qu'on le crie fort ou pas, cela dépend peut-être des oreilles qui nous entendent, mais on est vraiment abasourdi par la proposition de Quebecor. Je pense que le sénateur Fox faisait allusion à la contribution dans le système des câblodistributeurs et c'est dû à des privilèges, tantôt de diffusion, tantôt de territorialité, de monopole. C'est l'équilibre de ce système. Si vous allez à l'épicerie et que vous prenez la conserve de petits pois dans le milieu de l'étagère, je ne sais pas si le reste va bien tenir ou si cela va devenir bancal et finir par s'écrouler. Quebecor propose de faire cavalier seul et selon moi cela va à l'encontre de l'intérêt de la communauté du système.

Le sénateur Champagne : Mon collègue, le sénateur Tkachuk parlait de ces compagnies qui sont toutes millionnaires, que ce soit Astral ou Global. Je vois comment Astral font de la production ils vont dans le fonds des câblodistributeurs, paient les comédiens avec un cachet réduit parce que ce sera diffusé sur un des canaux spécialisés et ils vendent de la publicité au sein des émissions. Ils deviennent très riches évidemment. Je ne sais pas si cela est vraiment un avantage sur le plan de la production indépendante et de la difficulté à survivre des comédiens. Que font les producteurs les gens qui font partie de votre association pour palier à la situation?

Mr. Blain: I am just going to take a step back and answer your question a little late. Yes, we have made a big fuss. We believe this proposal is completely unacceptable.

Once again, given that cable television operators are allowed to not enjoy monopolies, and basically only transport signals, then they should make a small contribution to the whole program production system.

These corporate citizens behaved very badly and we have an expression for that, and this is that they have tried to take everything but the kitchen sink. They are not good players and we have made a really big fuss.

Then Astral comes on the scene: Astral is a profitable company enjoying a substantial profit margin and it has always behaved like a good corporate citizen. It has never tried to monopolize things. It has given production to independent producers. You may ask whether it is making enough money or not enough money. I cannot answer that question. But I can say, is that Astral has given all its production to independent producers. It is true that it is a smaller market. It is true that you can probably justify less expensive licences because the viewerships are smaller. Some specialty channels boast about ratings of 50,000, which is a drop in the bucket. The fact remains, that it was a new player which generated a lot of production. Part of the production will contribute to the cable television operators' fund. Some productions do not qualify for the Cable Television Fund; I am referring to more lightweight production. But all the same Astral has been a player that has generated a lot of production. I was there at the time when in 1983 Mr. Fox announced the Broadcast Fund. This fund marked the start of Canadian television. Investment started to flow in. They started to produce interesting programs. Canada became a major exporting country of programs recognized internationally. We have been successful in producing shows like *C.R.A.Z.Y* which was sold in over 50 countries. There is now a lot of Canadian production, and we cannot let it fall by the wayside. The reason why the production side has worked so well in Quebec is that there has been ongoing investment over the years. We have got the Quebec public used to seeing Quebec narratives. This took a little longer in English Canada because of the lack of the language barrier with the main competition, the Americans, but things are moving on that front. It is still going to take a little more time for us to demonstrate that we are capable of producing interesting programs in Canada. Now is not the time to abandon the system and to listen to proposals like the one Quebecor is making.

These people seem to think that the money is theirs when that is not true. They are collecting money which needs to be shared around. They are carriers.

I would like to finish by saying that this is perhaps one of the unusual consequences of media concentration. When a cable television distributor owns channels it becomes a little more selfish than if it was simply just transporting the signal.

M. Blain : Je vais remonter un peu en arrière et répondre à votre question après. Oui, nous avons crié très fort. Nous trouvons cette proposition tout à fait inacceptable.

Encore une fois, les monopoles consentis aux câblodistributeurs, qui ne font que transporter des signaux, valaient bien une petite contribution au système de la production d'émissions.

Des citoyens corporatifs se sont très mal comportés et ont dit, dans notre milieu, qu'ils ont voulu partir tout seul avec la porte. Ce ne sont pas de bons joueurs et on l'a crié haut et fort.

Maintenant, l'arrivée d'Astral : Astral est une compagnie rentable qui génère des profits intéressants, et s'est toujours comportée en bon citoyen corporatif. Elle n'a jamais voulu s'intégrer verticalement. Elle a donné toute la production aux producteurs indépendants. On peut se demander si elle fait assez d'argent ou pas assez d'argent. Je suis incapable de répondre à cette question. Astral a quand même confié l'ensemble de sa production aux producteurs indépendants. C'est vrai que c'est un plus petit marché. C'est vrai que c'est probablement justifié de verser des licences moins élevées parce que correspondant à des auditoires plus petits. Certains canaux spécialisés s'enorgueillent de faire 50 000 de cotes d'écoute; ce qui est microscopique. Il n'en reste pas moins que cela a été un nouveau joueur qui a généré beaucoup de production. Il va pomper dans le fonds des câblodistributeurs une partie de la production. Il y a de la production qui n'est pas admissible au Fonds des câblodistributeurs; la production plus légère. Mais Astral a été quand même un joueur qui a généré beaucoup de productions. J'étais là à l'époque où M. Fox a annoncé, en 1983, le Broadcast Fund. Ce Fonds a été le début de la télévision canadienne. Des investissements ont été faits. Cela a été le début de la production d'émissions intéressantes. Le Canada était un pays exportateur d'émissions très important ayant une reconnaissance internationale quant à l'exportation d'émissions. Nous avons réussi à produire des émissions comme *C.R.A.Z.Y*, qui a été vendu dans plus de 50 pays. Il y a maintenant une production canadienne importante qu'il ne faut pas laisser tomber. Si la production et les émissions fonctionnent bien au Québec, c'est parce qu'on a investi pendant des années. On a habitué le public québécois à voir des histoires québécoises. Le phénomène a pris un peu plus de temps à se confirmer au Canada anglais parce qu'il n'y avait pas de barrière linguistique avec la concurrence du voisin américain, mais cela s'en vient. Cela prend un peu plus de temps à démontrer que nous sommes aussi capables de faire des émissions intéressantes au Canada. Ce n'est pas le temps de laisser tomber le système et d'écouter des propositions comme celle de Quebecor.

Ces gens ont l'impression qu'il s'agit de leur argent alors que ce n'est pas vrai. Ils perçoivent de l'argent qui doit être distribué. Ce sont des transporteurs.

En conclusion, je dirais que c'est peut-être un des effets pervers de la concentration des médias. Quand un câblodistributeur possède des chaînes, il devient un peu plus égoïste que s'il ne faisait que transporter le signal.

Senator Champagne: Fifty years later, Quebecers still watch *Les belles histoires des pays d'en haut*. This program still enjoys ratings of 250,000 to 300,000 viewers on Art TV. That is pretty amazing.

Mr. Leduc: Is there much in the way of operating rights?

Senator Champagne: Very little on Art TV.

Mr. Leduc: Had I known, I would not have asked the question.

Senator Champagne: Very, very little.

[English]

Senator Munson: I want to follow up on Senator Tkachuk's statement about millionaires. They are all millionaires who buy cheap American shows that saturate the Canadian market with a lot of garbage. It is simple.

Last night, I went home, and you talk about tears. There are 73 channels — thank God the Montreal Canadiens beat Toronto last night because, besides that, someone has his head chopped off or a cop chases someone down the street. We watch and watch, and what do we get? If that is the way they want to be millionaires, so be it. It is simple. That has nothing to do with my question. Senator Tkachuk likes to get me going on these things. He is a private-sector guy.

Quebecor puts in \$18 million and gets back \$16 million, on my understanding.

Mr. Blain: It is the reverse of that.

Senator Munson: How does that work? What do they do with the money, and what is their problem? I can ask them next week.

Mr. Leduc: You may ask them. Truly, I would not presume to know what the game plan is, but I read the proceedings of the CRTC hearings in November, I believe, and I read the proposition for opting out. At the CRTC hearings, Quebecor asked for a few things. They asked that TVA access money directly from the cable. TVA cannot do that now because the bylaws are not built that way. Broadcasters that send a terrestrial signal are not paid money from the cable company, so they asked to access that money.

They also asked to be relieved of the maximum of 12 minutes per hour for commercials. They asked to be released from their mandatory CRTC obligation of priority programming regarding drama, variety and documentaries in prime time.

I am not presuming, but I would say, that they do not like regulation. The industry has been a regulated business so far.

Mr. Mota: The question from our perspective is, should commercial or corporate self-interest unilaterally decide what kind of funding system we should have in this country to support Canadian television and feature films? In supporting cultural

Le sénateur Champagne : Cinquante ans plus tard, les Québécois regardent encore *Les belles histoires des pays d'en haut*. Cette émission va encore chercher entre 250 000 et 300 000 de cotes d'écoute à Art TV. Il faut le faire.

M. Leduc : Touchez-vous des droits de suite?

Le sénateur Champagne : Sur ARTV, très peu.

M. Leduc : Avoir su, je n'aurais pas posé la question.

Le sénateur Champagne : Très, très peu.

[Traduction]

Le sénateur Munson : Je voudrais revenir à ce qu'a dit le sénateur Tkachuk au sujet des millionnaires. Ces entreprises sont toutes des millionnaires qui achètent des programmes américains à bas prix et qui saturent le marché canadien d'émissions poubelles. C'est aussi simple que cela.

Hier soir, quand je suis rentré chez moi... vous parlez d'émissions larmoyantes. Il y a 73 canaux de télévision — Dieu merci, les Canadiens de Montréal ont vaincu Toronto, hier soir, parce que, mis à part cela, tout ce que l'on voyait à la télé, c'était quelqu'un qui se faisait couper la tête ou un policier qui courait après quelqu'un. Nous regardons ces émissions, et qu'avons-nous en retour? S'ils veulent s'enrichir de cette façon, qu'ils le fassent. C'est simple. Cela n'a rien à voir avec ma question. Le sénateur Tkachuk aime bien me provoquer. Il défend les intérêts du secteur privé.

Quebecor injecte 18 millions et en retire 16, si j'ai bien compris.

M. Blain : C'est plutôt l'inverse.

Le sénateur Munson : Expliquez-moi le processus. Que font-ils avec l'argent? Quel est le problème? Je peux leur poser la question la semaine prochaine.

M. Leduc : Vous pouvez le faire. En fait, je ne prétends pas connaître leur plan de match, mais j'ai lu le compte rendu des audiences qu'a tenues le CRTC en novembre, et j'ai lu aussi la proposition de retrait qui a été soumise. Lors des audiences du CRTC, Quebecor a exigé certaines choses. Il a demandé que TVA reçoive de l'argent directement des câblodistributeurs, chose qui n'est pas possible à l'heure actuelle, car les règlements ne le prévoient pas. Les télédiffuseurs qui envoient un signal terrestre ne reçoivent pas d'argent des câblodistributeurs. Quebecor veut y avoir accès.

Quebecor a également demandé à ne plus être assujéti à la règle de 12 minutes de publicité par heure. L'entreprise souhaite aussi être libérée de l'obligation, fixée par le CRTC, d'accorder la priorité aux dramatiques, aux émissions de variété et aux documentaires pendant les heures de grande écoute.

Je n'en suis pas sûr, mais je pense qu'ils n'aiment pas le cadre de réglementation. Or, l'industrie a toujours été réglementée.

M. Mota : La question que nous nous posons est la suivante : est-ce que les intérêts personnels commerciaux ou corporatifs devraient décider unilatéralement du genre de système de financement que nous devrions avoir dans ce pays pour appuyer

policy objectives, in our view, two corporate groups should not dictate what those terms should be. That is why we have a comprehensive board at the CTF. Various stakeholders bring expertise to the table to make sure that the system is the one that benefits everyone as a whole in the end, and not only one or two individual groups.

Senator Fox: My first question is to the CFTPA. Is it not a fact of commercial life that if there were no regulations and no broadcast fund, the economic interests of the broadcasters and cablecasters of the country would be to broadcast essentially American programming, since they could buy it cheap and sell it high in the advertising marketplace? That reality would determine the type of broadcasting system we have in Canada.

Mr. Mota: I think that assessment is fair. One thing we have been saying in the television policy review is that in this new world with new media and the opportunity where producers can bypass broadcasters — Hollywood studios can bypass broadcasters and sell directly to Canadians — we would think broadcasters in this country would take notice and perhaps put more money into producing homegrown Canadian television, and to make it succeed and be successful on par with American fare. Frankly, there is no guarantee in the future that they will be able to buy that cheap U.S. programming. At some point, some company in the U.S. may determine that it does not want to sell to a Canadian broadcaster anymore. What then happens to their business?

We think broadcasters need to think long term and spend more to make sure we have more *Corner Gas* success stories, and the many others we have cited for you.

Senator Fox: We may think we have a lot of American programming on our channels now, but absent the regulatory framework that was set up over a period of years, which includes the broadcast fund, we would be totally dominated culturally by the U.S. system because of the economics. Whether people like it or not, if broadcasters act in the interests of their shareholders, they will buy American programming. We all know the numbers. It is inexpensive to buy an hour of prime-time American programming. In addition, advertising, compared to what they would receive by putting on a Canadian show, is much higher. Basically, the marketplace would lead us directly to an American broadcasting system.

Mr. Mota: Absolutely.

Senator Fox: I want to come back to a few things that Vincent Leduc and Jacques Blain said. It is a back to the future.

la production d'émissions et de longs métrages canadiens? Concernant les objectifs de la politique culturelle, nous sommes d'avis que ceux-ci ne devraient pas être dictés par deux groupes de sociétés. Voilà pourquoi le FCT est doté d'un conseil d'administration qui regroupe un très grand nombre de personnes. Les divers intervenants apportent un savoir-faire qui permet de faire en sorte que le système profite à tous et non seulement à un ou deux groupes individuels.

Le sénateur Fox : Ma première question s'adresse à l'ACPFT. N'est-il pas vrai, et c'est là une réalité commerciale, qu'en l'absence de réglementation et du fonds de télédiffusion, les télédiffuseurs et les câblodistributeurs diffuseraient essentiellement, pour des raisons économiques, des émissions américaines qu'ils achèteraient à bon prix avant de les revendre à prix fort dans le marché de la publicité? Cette réalité dicterait le genre de système de télédiffusion que nous aurions au Canada.

M. Mota : Vous avez raison. Ce que nous avons dit, entre autres, lors de l'examen de la politique relative à la télévision, c'est qu'en cette ère nouvelle caractérisée par des médias nouveaux qui permettent aux producteurs de contourner les télédiffuseurs — les studios d'Hollywood peuvent contourner les télédiffuseurs et vendre directement aux Canadiens —, nous pensons que les télédiffuseurs au Canada devraient peut-être investir davantage dans la production d'émissions canadiennes, pour qu'elles connaissent autant de succès que les émissions américaines. Franchement, il n'y a aucune garantie qu'ils vont être en mesure d'acheter des émissions américaines à bon prix. À un moment donné, une entreprise aux États-Unis peut décider qu'elle ne veut plus vendre d'émissions à un télédiffuseur canadien. Que va-t-il se passer alors?

À notre avis, les télédiffuseurs doivent se doter d'une vision à long terme et investir davantage pour faire en sorte que nous ayons un plus grand nombre d'histoires à succès comme l'émission *Corner Gas* et les nombreuses autres émissions que nous avons citées.

Le sénateur Fox : Nous pensons peut-être qu'il y a un grand nombre d'émissions américaines sur nos ondes à l'heure actuelle, mais si nous n'avions pas mis sur pied un cadre réglementaire il y a plusieurs années de cela, y compris un fonds pour la production d'émissions, nous serions totalement dominés, sur le plan culturel, par le système américain à cause des conditions économiques. Que cela nous plaise ou non, si les télédiffuseurs veulent agir dans l'intérêt de leurs actionnaires, ils vont acheter des émissions américaines. Nous connaissons tous les chiffres. Il ne coûte pas cher d'acheter une émission américaine qui est présentée à une heure de grande écoute. De plus, la publicité, comparativement à ce qu'ils recevraient s'ils diffusaient une émission canadienne, coûte beaucoup plus cher. Le marché nous conduirait directement vers un système de télédiffusion à l'américaine.

M. Mota : Absolument.

Le sénateur Fox : Vincent Leduc et Jacques Blain ont fait certains commentaires auxquels j'aimerais revenir. Par leurs propos, ils tournent le dos à l'avenir.

[Translation]

It is not the first time in our history that we are asking cable television operators to help fund Canadian programming. There were quotas developed by Pierre Juneau and then the CRTC.

There was quite a sea change several years ago when Telefilm Canada was created and a tax on cable television operators was instituted. That is when the operators realized that in exchange for their monopoly they would have to make a financial contribution to Canadian production. The Canadian Film Development Corporation was operating at that time.

[English]

The Canadian Film Development Corporation, CFDC, has a total budget of \$4 million. Perhaps Ms. Fortin will remember that their overhead was about \$1 million. That left \$3 million for Canadian program production. Because of that budget, there was little private program production in this country; and all of this in-house production was done by related companies.

That 9 per cent created the broadcast production fund, which was subsequently replaced — with the support of all subsequent governments — to ensure that we had a strong private sector. What do I say when people tell me we have strong players in this area at the moment? I say fantastic, great, it is a success story. We started the turnaround some time ago and because of that turnaround, there are strong Canadian players like Astral Media, and strong cablecasters like Rogers, Videotron and Shaw. Their development happened, in part, because they are smart business people, but also in part because of the environment they were entitled to operate in. If they did not have that environment, they would not have been as successful as they have been.

This continuum in Canadian broadcasting policy has been supported by all governments over a period of time, and it seems to me that it is not a novel idea to say that cable companies should make a contribution to Canadian programming. I would say, and I wonder if you agree with me, that it is fantastic that we have strong Canadian players now. Not only do we have strong Canadian broadcast players, we have a strong industry.

[Translation]

These groups are quite capable. Nowadays, we have first-class technicians working for us. I do not want to talk about the current problems with the IATSE, the APFTQ and the AQTIS. More and more Americans are coming to shoot their films in Canada. This is because over the last 30 years we have developed expertise when it comes to development, production, financing, and labour. If we were to take away one of these components, the whole system might fall apart.

[Français]

Ce n'est pas la première fois dans notre histoire qu'on demande aux câblodistributeurs de participer au financement de la programmation canadienne. Il y eut d'abord les quotas établis par Pierre Juneau et ceux du CRTC.

Par la suite, on a vu un virage important, il y a plusieurs années, avec la création de Téléfilm Canada, basé sur l'établissement d'une taxe sur les câblodistributeurs. Ceux-ci avaient bien compris, à ce moment-là, qu'en échange de leur monopole ils devaient contribuer un certain montant à la production canadienne. La Société du développement du cinéma canadien existait à cette époque.

[Traduction]

La SDICC était dotée d'un budget total de 4 millions de dollars. Mme Fortin se souvient peut-être du fait que ses frais généraux atteignaient environ 1 million. Cela laissait 3 millions de dollars pour la production d'émissions canadiennes. En raison de ce budget, la production privée d'émissions au Canada était plutôt rare. Toute la production maison était effectuée par des sociétés affiliées.

Ce 9 p. 100 a servi à créer le fonds de télévision, qui a ensuite été remplacé — avec l'appui de tous les gouvernements subséquents — pour faire en sorte que nous ayons un secteur privé fort. Quelle est ma réaction quand les gens me disent que nous avons de solides joueurs dans ce domaine? Je dis que c'est fantastique et merveilleux, que cela doit nous servir d'exemple. Nous avons entrepris un virage il y a déjà quelque temps de cela, et grâce à ce virage, nous avons de gros joueurs, comme Astral Media, Rogers, Vidéotron et Shaw. Ils ont su se développer, d'une part, parce que ce sont des gens d'affaires intelligents, et d'autre part, parce qu'ils avaient un environnement dans lequel évoluer. S'ils n'avaient pas eu cet environnement, ils n'auraient pas connu autant de succès.

La politique canadienne sur la radiodiffusion a bénéficié de l'appui de tous les gouvernements au fil des ans. Dire que les câblodistributeurs devraient contribuer à la programmation canadienne n'a rien de nouveau. Je dirais, et je me demande si vous êtes d'accord avec moi, qu'il est merveilleux de pouvoir compter aujourd'hui sur des joueurs canadiens aussi forts. Non seulement avons-nous de solides joueurs dans le domaine de la radiodiffusion canadienne, mais nous avons aussi une industrie solide.

[Français]

Les groupes sont capables. Aujourd'hui, on retient les services de nos techniciens de première classe. Je ne veux pas entrer dans les problèmes actuels de l'IATSE, de l'APFTQ et de l'AQTIS. Les Américains, de plus en plus, viennent tourner leurs films au Canada. Cet intérêt est dû au fait qu'au cours des 30 dernières années, nous avons développé une expertise, tant au niveau de la création, de la production, du financement, qu'au niveau de la main d'œuvre. Enlever de ces éléments risque de faire en sorte que le système s'écroule.

I would be tempted to ask you if you agree with me, but I think I already know the answer. Nevertheless, I would like you to comment on this Mr. Leduc.

Mr. Leduc: You have raised an important point. The industry is quite solid in Quebec. But this independent sector might really be shaken up by what is going on right now.

I spoke with a colleague of mine who is a producer last week and he never uses the Canadian Television Fund. He said that a strong and well-developed Canadian production system keeps him in work and brings Americans here. I might go so far as to say that it is excellent that IATSE is interested in a small union like AQTIS — the problem may be the way it is going about it. This means that they want to come and produce in Quebec, British Columbia, Ontario and Nova Scotia, using American money, thereby benefiting Quebec's and Canada's economies. But you need to be skilled to be of service to these big international experts. If you chip away at the system and if the broadcasters producing these kinds of shows are not skilled enough, you will see the demise of this industry.

[English]

Senator Fox: I mentioned the private sector being successful and that is fantastic. I also want to say that I think French CBC in particular — and Ms. Fortin has a long association with the French CBC — has been an extraordinary success story. I think English CBC under Robert Rabinovitch will also continue to occupy an important place and make the CBC, which is an essential public service in the country, an even better one.

Senator Zimmer: I have a supplementary question to Senator Fox's, and I enjoyed his passionate statement. He is bang-on in that there is economic viability — and you have hit the matter on the head, too. Economics is important, but Senator Fox said it clearly. I become frustrated when I watch programs in the evening. I want to see Canadian content; I want to see my country; and I want to see the values and the culture.

I tune in to four one-half hours of *The Simpsons* and the values are not there. I see the lack of values demonstrated in the streets, and can demonstrate that they are watching these programs when they quote from *The Simpsons* and the bad attitudes and values that come with it.

I totally support that statement and the fact that we have to have an equal balance here. Yes, we have to be economically successful. However, the Canadian content is not only Canadian content. We must make sure of the quality and the values that it teaches our young people. When I see those programs, I become upset by the fact they are not teaching any values to young people. It is demonstrated on the streets that they use those as values to go out into the world and demonstrate what they do. Whatever you do to continue what you are doing, I support you.

Je suis presque tenté de vous demander si vous êtes d'accord avec moi, mais je crois connaître la réponse. Je vous demanderais tout de même de faire un commentaire, M. Leduc, à ce sujet.

M. Leduc : Vous soulevez un point important. L'industrie est relativement solide au Québec. Mais cette industrie indépendante pourrait être fragilisée par ce qui se passe actuellement.

Je parlais à un collègue producteur la semaine dernière, qui ne fait jamais appel au Fonds canadien de télévision. Il me mentionnait que si la production canadienne est forte et bien conçue, cela lui permet de travailler en faisant venir les américains ici. À la rigueur, je vous dirais qu'il est formidable que l'IATSE s'intéresse à un petit syndicat comme l'AQTIS — sauf peut-être la façon dont elle s'y prend. Cela veut dire qu'ils veulent venir produire au Québec, en Colombie-Britannique, en Ontario et en Nouvelle-Écosse, en amenant des fonds américains, qui servent à toute l'économie du Canada et du Québec. Toutefois, il nous faut les compétences pour pouvoir servir ces grands experts mondiaux. Si on fragilise tout le système et si la compétence ne se retrouve que chez les diffuseurs qui ne font pas ce genre de production, cette industrie disparaîtra.

[Traduction]

Le sénateur Fox : J'ai dit que le secteur privé connaissait du succès et que c'était fantastique. Je tiens également à dire que la télévision française de Radio-Canada, notamment — Mme Fortin a une longue association avec celle-ci —, connaît beaucoup de succès. Je pense que la télévision anglaise de Radio-Canada, sous la direction de Robert Rabinovitch, va continuer à occuper une place importante. M. Rabinovitch va faire de ce service public essentiel au Canada un service encore meilleur.

Le Sénateur Zimmer : J'aimerais enchaîner sur ce qu'a dit le sénateur Fox. Il a fait une déclaration passionnée. Il a tout à fait raison de parler de viabilité économique — et vous avez, vous aussi, insisté là-dessus. Les conditions économiques sont importantes, et le sénateur Fox l'a dit très clairement. Je ressens de la frustration quand je regarde la télévision, le soir. Je veux voir du contenu canadien. Je veux voir des émissions canadiennes qui reflètent les valeurs et la culture canadiennes.

Je regarde quatre émissions d'une demi-heure de la série *The Simpsons*, et je n'y vois aucun reflet de nos valeurs. Je dénote, par contre, une absence de valeurs chez les jeunes qui regardent ces émissions. Ils citent les propos qu'ils y entendent, adoptent des mauvais comportements et des valeurs discutables.

Je suis tout à fait d'accord avec ce que le sénateur a dit. Nous devons arriver à un juste équilibre. Nous devons être viables sur le plan économique. Toutefois, les émissions canadiennes ne se résument pas à une simple question de contenu. Nous devons nous assurer de la qualité des valeurs qu'elles enseignent aux jeunes. Quand je vois ces émissions, je suis choqué par le fait qu'elles n'enseignent aucune valeur aux jeunes. On le voit au comportement qu'ils adoptent. Je vous encourage donc à poursuivre vos efforts, le travail que vous effectuez.

Mr. Leduc: I add only that *Têtes à claques* is popular in Quebec. Young kids on the street use all kinds of expressions from that show.

Senator Munson: For a point of edification, two nights ago I watched *La grande seduction* with my wife, which is not a documentary but a film based on a Montreal or Quebec City doctor that was forced to serve as a doctor in a little village in the Gaspé. I recommend this show to everyone.

The committee adjourned.

M. Leduc : J'ajouterais que l'émission *Têtes à claques* est populaire au Québec. Les jeunes utilisent toutes sortes d'expressions tirées de cette émission.

Le sénateur Munson : Je tiens à préciser que j'ai regardé, avant hier soir, avec ma femme, l'émission *La grande séduction*. Ce n'est pas un documentaire, mais un film qui s'inspire de l'histoire d'un médecin de Montréal ou de Québec qui a été obligé d'aller travailler dans un petit village de la région de Gaspé. Je recommande cette émission à tout le monde.

La séance est levée.

Robin Mirsky, Member of the Board of Directors;
Kathy Corcoran, Director of Research.

Tuesday, February 21, 2007:

Department of Transportation and Public Works, Nova Scotia:

David Oxner, Director, Gateway Initiative.

Wednesday, February 27, 2007:

Québec:

Michèle Fortin, President and CEO.

Association des producteurs de films et de télévision du Québec:

Vincent Leduc, Chair, Board of Directors;

Jacques Blain, Vice-Chair, Board of Directors.

Canadian Film and Television Production Association:

Scott Garvie, Member, Board of Directors;

Mario Mota, Senior Director, Broadcasting Relations and Research.

Robin Mirsky, membre du conseil d'administration;

Kathy Corcoran, directrice de la recherche.

Le mercredi 21 février 2007 :

Ministère des Transports et des Travaux publics de la Nouvelle-Écosse :

David Oxner, directeur, Initiative de la porte d'entrée.

Le mardi 27 février 2007 :

Télé-Québec :

Michèle Fortin, présidente-directrice générale.

Association des producteurs de films et de télévision du Québec :

Vincent Leduc, président du conseil d'administration;

Jacques Blain, vice-président du conseil d'administration.

Association canadienne de production de films et de télévision :

Scott Garvie, membre du conseil d'administration;

Mario Mota, directeur principal, Relations avec les diffuseurs et recherche.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

Wednesday, February 21, 2007:

The Honourable Angus MacIsaac, M.P.P., Deputy Premier and
Minister of Transportation and Public Works, Province of
Nova Scotia.

WITNESSES

Wednesday, February 14, 2007:

Pulse Canada:

Lloyd Affleck, Chair;
Gordon Bacon, Chief Executive Officer;
Greg Cherewyk, Director of Market Development.

Tuesday, February 20, 2007:

Canadian Television Fund:

Douglas Barrett, Chairman of the Board;
Valerie Chreighton, President;
Stéphane Cardin, Vice-President, Strategic Planning and
Stakeholder Relations;
Michel Carter, Member of the Board of Directors;

(Continued on previous page)

COMPARAÎT

Le mercredi 21 février 2007 :

L'honorable Angus MacIsaac, député provincial, vice-premier ministre et ministre des Transports et des Travaux publics de la Nouvelle-Écosse.

TÉMOINS

Le mercredi 14 février 2007 :

Pulse Canada :

Lloyd Affleck, président;
Gordon Bacon, directeur général;
Greg Cherewyk, directeur du développement du marché.

Le mardi 20 février 2007 :

Fonds canadien de télévision :

Douglas Barrett, président du conseil d'administration;
Valerie Creighton, présidente;
Stéphane Cardin, vice-président, Politique stratégique et relations avec l'industrie;
Michel Carter, membre du conseil d'administration;

(Suite à la page précédente)





First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006-07

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Tuesday, March 13, 2007
Wednesday, March 14, 2007

Issue No. 9

**Thirteenth, fourteenth, fifteenth
and sixteenth meetings on:**

The containerized freight traffic handled
by Canada's ports

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006-2007

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :
L'honorable LISE BACON

Le mardi 13 mars 2007
Le mercredi 14 mars 2007

Fascicule n° 9

**Treizième, quatorzième, quinzième
et seizième réunions concernant :**

Le trafic du fret conteneurisé manutentionné
par les ports du Canada

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Carney, P.C.	(or Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hervieux-Payette	Munson
(or Tardif)	Phalen
Johnson	Zimmer

* Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Carney, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Champagne, P.C. (*February 28, 2007*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Carney, C.P.	(ou Comeau)
Dawson	Mercer
Eyton	Merchant
* Hervieux-Payette	Munson
(ou Tardif)	Phalen
Johnson	Zimmer

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Carney, C.P. est substitué à celui de l'honorable sénateur Champagne, C.P. (*le 28 février 2007*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

VANCOUVER, Tuesday, March 13, 2007
(29)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9 a.m., in the Park Ballroom C, Four Seasons Hotel Vancouver, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Tkachuk and Zimmer (7).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

Vancouver Port Authority:

Captain Gordon Houston, President and CEO.

Fraser River Port Authority:

Captain Allan Domaas, President and CEO.

West Coast Container Freight Handlers Association:

Kevin Ouellette, President;

David Peacock, Vice-President and General Manager, Westran Intermodal;

Rick Cowan, Vice-President, Euroasia Transload;

Fraser Surry Docks:

Ross Hanson, Executive Vice-President.

Capt. Houston and Capt. Domaas each made opening statements and answered questions.

At 10:36 a.m., the committee suspended.

At 10:45 a.m., the committee resumed.

Mr. Ouellette made an opening statement and tabled a brief.

Mr. Hanson made an opening statement.

Together, the witnesses answered questions.

At 12:37 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

VANCOUVER, le mardi 13 mars 2007
(29)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures, dans la Park Ballroom C de l'hôtel Four Seasons de Vancouver, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Tkachuk et Zimmer (7).

Également présente : De la Bibliothèque du Parlement : Allison Padova, analyste.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son étude du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Administration portuaire de Vancouver :

Capitaine Gordon Houston, président directeur-général.

Administration portuaire du fleuve Fraser :

Capitaine Allan Domaas, président directeur-général.

West Coast Container Freight Handlers Association :

Kevin Ouellette, président;

David Peacock, vice-président et directeur général, Westran Intermodal;

Rick Cowan, vice-président, Euroasia Transload.

Fraser Surry Docks :

Ross Hanson, vice-président principal.

Capt Houston et Capt Domaas font chacun une déclaration d'ouverture puis répondent aux questions.

À 10 h 36, la séance est interrompue.

À 10 h 45, la séance reprend.

M. Ouellette fait une déclaration liminaire et dépose un mémoire.

M. Hanson fait une déclaration d'ouverture.

Ensemble, les témoins répondent aux questions.

À 12 h 37, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

VANCOUVER, Tuesday, March 13, 2007
(30)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 2:01 p.m., in the Park Ballroom C, Four Seasons Hotel Vancouver, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Tkachuk and Zimmer (7).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

City of Moose Jaw:

His Worship Dale McBain, Mayor.

Saskatchewan AgriVision Corp.:

C.M. (Red) Williams, President.

Campbell Agri Business Strategists:

Doug Campbell.

Greater Vancouver Gateway Council:

Bob Wilds, Managing Director.

Asia Pacific Foundation of Canada:

Paul Evans, Co-CEO.

BC Trucking Association:

Paul Landry, CEO.

Mr. Campbell, Mr. McBain and Mr. Williams each made opening statements and answered questions.

Mr. Wilds and Mr. Evans each made opening statements and answered questions.

At 4:20 p.m., the committee suspended.

At 4:25 p.m., the committee resumed.

Mr. Landry made an opening statement and answered questions.

At 5:15 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

VANCOUVER, le mardi 13 mars 2007
(30)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 14 h 1, dans la Park Ballroom C de l'hôtel Four Seasons, à Vancouver, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Tkachuk et Zimmer (7).

Également présente : De la Bibliothèque du Parlement, Allison Padova, analyste.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Ville de Moose Jaw :

Son Honneur le maire Dale McBain.

Saskatchewan AgriVision Corp. :

C.M. (Red) Williams, président.

Campbell Agri Business Strategists :

Doug Campbell.

Greater Vancouver Gateway Council :

Bob Wilds, administrateur délégué.

Fondation Asie Pacifique du Canada :

Paul Evans, coprésident-directeur général.

BC Trucking Association :

Paul Landry, président-directeur général.

MM. Campbell, McBain et Williams font chacun une déclaration puis répondent aux questions.

MM. Wilds et Evans font chacun une déclaration puis répondent aux questions.

À 16 h 20, la séance est interrompue.

À 16 h 25, la séance reprend.

M. Landry fait une déclaration puis répond aux questions.

À 17 h 15, le comité suspend ses travaux jusqu'à la prochaine convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

VANCOUVER, Wednesday, March 14, 2007
(31)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:02 a.m., in the Arbutus room, Four Seasons Hotel Vancouver, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Tkachuk and Zimmer (7).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

DP World Vancouver:

Cliff Stewart, Vice-President, Operations.

TSI Terminal Systems Inc.:

Morley Strachan, Vice-president, Operations and Business Development.

Western Transportation Advisory Council:

Ruth Sol, President.

Lisa Baratta, Manager, Corporate Services.

As an individual:

David Colledge, Colledge Transportation Consulting, Inc.

Mr. Stewart and Mr. Stachan each made opening statements and, together, answered questions.

At 11:12 a.m., the committee suspended.

At 11:26 a.m., the committee resumed.

Ms. Sol, Ms. Baratta and Mr. Colledge each made opening statements and, together, answered questions.

At 12:40 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

VANCOUVER, Wednesday, March 14, 2007
(32)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 2:05 p.m., in the Arbutus room, Four Seasons Hotel Vancouver, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

VANCOUVER, le mercredi 14 mars 2007
(31)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 2, dans la salle Arbutus de l'hôtel Quatre saisons, à Vancouver, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Tkachuk et Zimmer (7).

Également présente : De la Bibliothèque du Parlement, Allison Padova, analyste.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

DP World Vancouver :

Cliff Stewart, vice-président, Opérations.

TSI Terminal Systems Inc. :

Morley Strachan, vice-président, Opérations et développement des affaires.

Western Transportation Advisory Council :

Ruth Sol, présidente;

Lisa Baratta, directrice, Services généraux.

À titre personnel :

David Colledge, Colledge Transportation Consulting Inc.

MM. Stewart et Stachan font chacun une déclaration puis, ensemble, répondent aux questions.

À 11 h 12, la séance est interrompue.

À 11 h 26, la séance reprend.

Mmes Sol et Baratta et M. Colledge font chacun une déclaration puis, ensemble, répondent aux questions.

À 12 h 40, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

VANCOUVER, le mercredi 14 mars 2007
(32)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 14 h 5, dans la salle Arbutus de l'hôtel Four Seasons de Vancouver, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Tkachuk and Zimmer (7).

In attendance: From the Library of Parliament, Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 11, 2006, the committee continued its consideration on the containerized freight traffic handled by Canada's ports. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

International Longshore and Warehouse Union:

Tom Dufresne, President.

Vancouver Container Truckers Association:

Paul Uppal, Business Agent;

Pete Smith, National Representative, CAW.

Corporation of Delta:

Her Worship Lois Jackson, Mayor;

Ian Radnidge, Director of Engineering.

City of Prince George:

His Worship Colin Kinsley, Mayor.

TransLink (Greater Vancouver Transportation Authority):

Robert Paddon, Vice-President.

Mr. Smith made an opening statement and, together with Mr. Uppal and Mr. Dufresne, answered questions.

Ms. Jackson, Mr. Kinsley and Mr. Paddon each made opening statements and answered questions.

At 5:20 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Tkachuk et Zimmer (7).

Également présente : De la Bibliothèque du Parlement : Allison Padova, analyste.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 11 mai 2006, le comité poursuit son étude du trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

International Longshore and Warehouse Union :

Tom Dufresne, président.

Vancouver Container Truckers Association :

Paul Uppal, agent de commerce;

Pete Smith, représentant national, TCA Canada.

Municipalité of Delta :

Son Honneur la mairesse Lois Jackson;

Ian Radnidge, directeur du service d'ingénierie.

Ville de Prince George :

Son Honneur le maire Colin Kinsley.

TransLink (Greater Vancouver Transportation Authority) :

Robert Paddon, vice-président.

M. Smith fait une déclaration d'ouverture puis, aidé de MM. Uppal et Dufresne, répond aux questions.

Mme Jackson, ainsi que MM. Kinsley et Paddon font chacun une déclaration liminaire puis répondent aux questions.

À 17 h 20, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

VANCOUVER, Tuesday, March 13, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 a.m. to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Good morning. We are quite pleased to be here in Vancouver, and I am sure I am speaking for my colleagues, who are here around the table. We will be asking a lot of questions, I am sure, following the visits we had yesterday in the Port of Vancouver, which was very interesting. We thank you very much for this visit.

This morning we are continuing our examination of containerized freight traffic. As our witnesses, from the Vancouver Port Authority, we have Captain Gordon Houston, President and CEO; and from the Fraser River Port Authority, we have Captain Allan Domaas, President and CEO.

Welcome to our committee and we are looking forward to hear from you, and I am sure the senators have already prepared many questions.

Captain Gordon Houston, President and CEO, Vancouver Port Authority: Thank you very much, Madam Chair. I am glad to hear you mention your day yesterday; I hope it was very informative. It is always much easier to see what is happening than to just hear about it. We always find that a very valuable part of the experience, if it can be done.

I apologize for not having the French translation of my remarks. They are still being translated and will be forwarded to the secretary when they are ready.

Canada has an unprecedented opportunity now to capture trade for the benefit and economy of Canada and Canadians in general. The West Coast Gateway here in the Lower Mainland is absolutely critical and key in Canada's ability to capture much of the growth that is coming across the Asia Pacific.

I would like to give you just a very brief overview about the Port of Vancouver. The communities around Vancouver have grown up over the last 140 years. Very much today, we are still dealing with a road network that was laid out just after the great fire in Vancouver. The road network was established before the turn of the last century, and the rail systems were laid out around

TÉMOIGNAGES

VANCOUVER, le mardi 13 mars 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures, pour examiner, en vue d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel dans les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, de la côte Est et du centre du Canada, les principaux marchés importateurs et exportateurs qui y sont liés, ainsi que les politiques actuelles et les politiques qui seraient éventuellement appropriées en ce qui concerne ce trafic.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Bonjour, nous sommes très heureux d'être à Vancouver, et je suis convaincue que mes collègues qui sont autour de la table sont du même avis que moi. Je suis sûre que nous allons poser beaucoup de questions, pour faire suite à la visite que nous avons faite hier dans le port de Vancouver, qui a été très intéressante. Nous tenons à vous remercier de nous avoir fait faire cette visite.

Nous poursuivons ce matin notre examen du trafic du fret conteneurisé. Nos témoins sont le capt Gordon Houston, président-directeur général du port de Vancouver et le capt Allan Domaas, président-directeur général du port du fleuve Fraser.

Bienvenue à la réunion du comité. Nous avons hâte d'entendre votre témoignage, et je suis convaincue que les sénateurs ont préparé de nombreuses questions.

Capitaine Gordon Houston, président-directeur général, Administration portuaire de Vancouver : Merci beaucoup, madame la présidente. Je suis heureux de vous entendre mentionner votre visite d'hier; j'espère qu'elle a été très instructive. C'est toujours plus facile de voir ce qui se passe que d'en entendre parler seulement. Nous pensons que c'est toujours une partie de l'expérience qui a beaucoup de valeur, lorsque c'est possible de faire cette visite.

Je vous demande de m'excuser de ne pas avoir en main la traduction française de mes observations. La traduction n'est pas terminée, et le secrétaire recevra un exemplaire du document traduit lorsque celui-ci sera prêt.

À l'heure actuelle, le Canada se trouve plus que jamais en mesure de saisir des occasions de commerce qui pourraient être avantageuses pour l'économie du Canada et pour les Canadiens en général. Ici, dans le Lower Mainland, la porte d'entrée du Pacifique est un facteur absolument essentiel de la capacité du Canada de profiter en grande partie de la croissance des marchés de l'Asie du Pacifique.

J'aimerais vous donner un bref aperçu de la situation du port de Vancouver. Les collectivités de la couronne de Vancouver sont en croissance depuis 140 ans. Encore aujourd'hui, nous ne disposons vraiment que du réseau routier établi juste après le grand incendie de Vancouver. Le réseau routier date de la fin du XIX^e siècle, et le réseau ferroviaire, de 1886 environ. Depuis, la

1886. Since then, the population has grown from about 10,000 people to about 2.5 million people in the Lower Mainland as a whole. Therefore, we are constrained very much by those original arterial routes that were chosen and laid out long ago.

The pressure of growth in the communities has caused some problems for us in the transportation industry. We are now handling much more than even 10 years ago. In fact, last year, the Port of Vancouver handled around 80 million tonnes of cargo, both export and import — mainly export. To try to move forward, we are talking about amalgamating the ports in the Lower Mainland, which I am sure we will get to as part of the questioning.

That 80 million tonnes of cargo is mainly bulk cargo. The Port of Vancouver very clearly is a bulk port. Around 76 per cent of what we handle is bulk cargo: sulphur, grain, coal, potash et cetera. The balance being either brick bulk cargo, lumber, steel, some agriculture equipment et cetera, and containerized cargo. Clearly, we are a bulk export port and very much part of the Canadian resource industry in getting their goods to market.

We have also, in the Port of Vancouver, one of the highest container growth rates on the West Coast of North America. By circumstances outside the control of the port, in 2006, our container volumes increased by 25 per cent. We handled about 2.2 million twenty-foot equivalent units, TEUs, in total. We are serviced here in the Lower Mainland by three Class 1 railways and are one of the few ports in North America that have three Class 1 railways to service them. The Port of Vancouver has almost no draft restrictions. We are a very deep water port. We can handle the largest post-Panamax container ships. We service them with on-dock rail facilities. All our terminals in the container business have on-dock rail facilities.

The business objectives that we have set for ourselves at the Port of Vancouver for the next few years are very much to try to make sure the growth is contained, accommodated and that we can move forward into the future. The three objectives are to improve the reliability, performance and competitiveness of the supply chain that starts here on the ground in the Lower Mainland.

To insure the sustainability of the Port of Vancouver, our board has endorsed a sustainability mantra. It is now part of our mission statement and is in all our action plans to make sure that we follow the three legs of sustainability; the economy, the social and the environmental. There are some critical areas that we need to make sure of as we move forward with these three objectives; one is service provider accountability. I believe all of us in the supply chain need to be accountable to our customers. They need

population est passée d'environ 10 000 personnes à environ 2,5 millions d'habitants, pour l'ensemble du Lower Mainland. Ainsi, nous sommes très contraints par ces grandes voies de communication dont le tracé et la construction remontent à très longtemps.

La pression de croissance des collectivités est à l'origine de certains problèmes pour nous, dans le secteur des transports. Nous transportons beaucoup plus de marchandises qu'auparavant, beaucoup plus, même, qu'il y a dix ans seulement. En fait, l'an dernier, 80 millions de tonnes de marchandises sont passées par le port de Vancouver, à la fois des marchandises d'exportation et d'importation — surtout des exportations. Pour nous préparer à l'avenir, nous parlons de fusionner les ports du Lower Mainland, et je suis sûr que nous allons y revenir pendant la période de questions.

Ces 80 millions de tonnes de marchandises sont surtout du vrac. Le port de Vancouver est, très clairement, un port de vrac. Le vrac compte pour environ 76 p. 100 de la marchandise que nous manutentionnons : du soufre, des céréales, du charbon, de la potasse, et cetera. Le solde est soit des marchandises diverses — du bois d'œuvre, de l'acier, des machines agricoles, et cetera —, soit du fret conteneurisé. Il est clair que notre port est un port d'exportation de marchandises en vrac, et qu'il joue un rôle important dans le transport des produits du secteur des ressources du Canada vers les marchés.

Par ailleurs, le port de Vancouver connaît l'un des taux de croissance les plus élevés de la côte Ouest de l'Amérique du Nord au chapitre du transport par conteneurs. En raison de circonstances échappant à notre emprise, le volume de conteneur a augmenté de 25 p. 100 en 2006. Au total, nous avons manutentionné environ 2,2 millions de conteneurs équivalent-vingt pieds ou EVP. Le Lower Mainland est desservi par trois chemins de fer de catégorie 1, et c'est l'un des seuls ports d'Amérique du Nord à l'être. Le tirant d'eau n'est pratiquement pas limité dans le port de Vancouver. Notre port est un port en eau très profonde. Nous pouvons recevoir les plus grands porte-conteneurs de jauges supérieures à celles des navires Panamax. Pour le chargement ou de déchargement de ces navires, nous disposons de voies ferrées sur les quais. Nos terminaux qui reçoivent des porte-conteneurs sont tous dotés de voies ferrées.

Pour les quelques années à venir, les objectifs d'affaires que nous avons définis pour le port de Vancouver ont essentiellement trait au fait de nous assurer de contenir et de permettre la croissance, ainsi que de nous préparer pour l'avenir. Les trois objectifs sont d'améliorer la fiabilité, le rendement et la compétitivité de la chaîne d'approvisionnement qui commence ici, sur la terre ferme du Lower Mainland.

Pour assurer la viabilité du port de Vancouver, notre conseil d'administration a fait sien un mantra de durabilité. Notre énoncé de mission et tous nos plans d'action précisent maintenant que nous devons nous assurer de respecter les trois piliers du développement durable : le pilier économique, le pilier social et le pilier environnemental. Il y a certains domaines très importants dont nous devons nous occuper afin de réaliser ces trois objectifs. L'un de ces domaines est la responsabilisation des fournisseurs d

to understand the drivers that we have as service providers, and we need to understand what their needs are as customers, but we need to be accountable to each other.

The ports are wonderful places, and we can build the infrastructure for the port, but without a good road and rail network behind us, the port is actually nothing. Therefore, it is a combination of working together.

All levels of government investment, in these various aspects to make the port efficient, are vital.

"Social licence" is a term first coined by a colleague of mine in the Port of Melbourne. We operate here, as I said, amongst 2.5 million people. We impact their lives constantly with trucks on the road, rail noise, whistles at night and ships coming and going. We can only work because they allow us to; that is our social licence. If the community around here lost faith in the ports in the Lower Mainland, we would be closed down, and I am not sure what would happen because there is no other site on the West Coast of Canada such as this one to handle these goods.

With respect to partnerships, we are working very closely with our colleagues in the rail and on the road networks, the provincial government, federal government and their terminal operators. We understand this is a partnership: Not one of us owns the whole piece, and it can only work if we work together.

Regulatory certainty is a term I am sure you have heard before, but we are making massive investments. The Port of Vancouver's investment over the next 10 years will be around \$1.4 billion to provide the infrastructure. There is no point in me asking my board for that \$1.4 billion if I do not know about the road and the rail networks behind us. The regulations can change to make that investment not as valuable as we would hope it would have been, and there are some potential circumstances that can confuse that. The railroads, for instance; one of them invested \$168 million two years ago. They need to know that over the next 10 or 15 years the regulatory system around them will not change and that therefore their investment is well-founded. It is the same for us all. Making a \$1.4-billion investment to find that local regulations have hindered the container business — as is happening here in the Lower Mainland — puts those investments in doubt and, hence, that whole supply chain on which we are working. Another issue, which I am sure we will get questions on, is this business of port integration. These are the important facts with which we are dealing.

services. Je crois que nous, les intervenants de la chaîne d'approvisionnement, devons tous rendre des comptes à nos clients. Nos clients doivent comprendre nos motivations, à titre de fournisseurs de services, et nous devons comprendre leurs besoins, mais nous devons être responsables les uns face aux autres.

Les ports sont des endroits extraordinaires, et nous pouvons doter le port d'une infrastructure, mais sans un réseau routier et ferroviaire efficace pour nous appuyer, le port, en réalité, n'est rien. Il s'agit donc de travailler ensemble.

À tous ces égards, les investissements de tous les ordres de gouvernement sont d'une importance capitale pour rendre le port efficace.

L'un de mes collègues du port de Melbourne a été le premier à utiliser le terme « permis social ». Nous effectuons nos activités, comme je l'ai dit, dans une zone géographique où il y a 2,5 millions d'habitants. Elles ont des répercussions constantes sur la vie de ces gens, avec des camions sur les routes, le bruit des trains, les sirènes la nuit et le va-et-vient des navires. Nous ne pouvons travailler que parce qu'ils nous le permettent; c'est cela notre permis social. Si les gens des alentours ne croyaient plus que les ports du Lower Mainland sont une bonne chose, nous fermerions notre port, et je suis incertain de ce qui se produirait, parce qu'il n'y a pas d'autres lieux comme celui-ci, sur la côte Ouest du Canada, pour la manutention des marchandises en question.

En ce qui concerne les partenariats, nous travaillons en collaboration très étroite avec nos collègues des réseaux ferroviaires et routiers, du gouvernement provincial, du gouvernement fédéral et ses exploitants de terminaux. Nous comprenons qu'il s'agit d'un partenariat : aucun d'entre nous ne possède l'ensemble des installations, et les choses ne peuvent fonctionner que si nous travaillons ensemble.

Je suis convaincu que vous avez déjà entendu l'expression « réglementation prévisible », mais nous réalisons des investissements massifs. Au cours des dix prochaines années, on investira environ 1,4 milliard de dollars pour l'infrastructure du port de Vancouver. Ça n'a pas de sens pour moi de demander 1,4 milliard de dollars à mon conseil d'administration si je ne sais pas de quel genre de réseaux routiers et ferroviaires nous allons disposer. La réglementation peut changer avec pour effet de rendre cet investissement moins intéressant que ce que nous espérons, et il peut y avoir des situations où les cartes sont brouillées. Prenons par exemple les chemins de fer; une société ferroviaire a investi 168 millions de dollars il y a deux ans. Les responsables de celle-ci doivent savoir que, au cours des 10 ou 15 années à venir, la réglementation ne va pas changer dans le domaine et que, par conséquent, l'investissement est bien fondé. Nous sommes tous dans la même situation. Lorsqu'on investit 1,4 milliard de dollars et que la réglementation locale vient nuire au transport par conteneur — ce qui est en train de se produire ici, dans le Lower Mainland — on peut douter du bien-fondé de cet investissement, et, ainsi, de l'avenir de la chaîne d'approvisionnement à laquelle nous travaillons. Il y a un autre enjeu sur lequel nous allons revenir, j'en suis sûr, pendant la période de questions : l'affaire concernant l'intégration des ports. Il s'agit de faits importants auxquels nous faisons face.

We are not just looking at the port anymore. We really believe that all the service providers and the whole logistics chain need to work together, and we are working very hard with many of those people. We are also working very hard to actually monitor and benchmark our services as a chain. Without knowing what we are capable of, how do we know if some of the partners are working to their full capacity along with the rest of us? It is part of that accountability that I talked about.

We need a transportation policy. The country needs a national transportation policy — a framework that we can use to monitor, review performance and insure that the system that is in place is effective and capable of growing in the future.

One of the areas we would point to is the Surface Transportation Board in the United States. They hold regular hearings of customers and users of this transportation system, which gives them an opportunity to talk about changes, needs, complaints or penalties. Canada would do well to have a regular forum or a set forum where we could, as service providers and as customers, come together and speak to a national body that could make some decisions.

The time has come, I believe, if we are to experience the growth that we know is potentially coming within this Lower Mainland Gateway. We will be handling around 7 million TEUs by 2020. Today, we are handling about 2.3 million TEUs as a gateway. Therefore, we are looking at tripling what we are capable of doing today. It goes back to that case of social licence, when the impact on those communities around us will be quite large. Many of these people did not come to live here because they wanted to be on a train route, or on some national freeway that rolls trucks and such past their houses all the time. I feel the time has come to consider a transportation corridor through the southern end of British Columbia where we could move trains and trucks across and get them out of the urban areas as soon as possible. The obvious example is the Alameda Corridor in California. It is a very expensive exercise, but I really believe if we are talking about tripling the volumes of just containers, then we need to make sure that the communities around us can live in peace while that is happening. Hence, I believe government investment is absolutely key in what we are doing.

The Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative is a wonderful start with around \$600 million, but \$600 million will not cover the whole scenario. Now, obviously, the Port of Vancouver, we have already talked. We have a \$1.4-billion expansion program underway, which is part of the gateway. The railroads will also contribute, and I am sure provincial

Nous ne nous penchons plus aujourd'hui sur la seule question des ports. Nous sommes vraiment convaincus que tous les fournisseurs de services et les intervenants de la chaîne logistique doivent travailler ensemble, et nous travaillons très dur avec bon nombre de ces gens. Nous travaillons aussi très dur à effectuer le suivi et à évaluer le rendement des services que nous offrons comme chaîne. Si nous ne savons pas de quoi nous sommes capables, comment pouvons-nous déterminer si certains de nos partenaires travaillent à pleine capacité comme le reste d'entre nous? Cela fait partie du processus de responsabilisation dont j'ai parlé.

Nous avons besoin d'une politique en matière de transport. Le pays a besoin d'une politique nationale en matière de transport — un cadre que nous pourrions utiliser pour effectuer un suivi, évaluer le rendement et nous assurer que le système en place est efficace et offre des perspectives de croissance.

L'une des choses sur lesquelles nous souhaiterions attirer l'attention, c'est le Surface Transportation Board des États-Unis. Cette organisation tient régulièrement des audiences auxquelles sont invités les clients et les utilisateurs de ce réseau de transport ce qui leur donne l'occasion de parler des changements, de besoins, des plaintes et des sanctions. Le Canada aurait avantage à organiser régulièrement des rencontres ou à prévoir des rencontres à date fixe, à l'occasion desquelles les fournisseurs de services et les clients pourraient se réunir et parler à un organisme national qui pourrait prendre certaines décisions.

Le moment est venu, à mon avis, si nous devons connaître la croissance que nous savons possible pour la porte d'entrée du Lower Mainland. D'ici 2020, nous manutentionnerons sept millions d'EVP. À l'heure actuelle, il passe environ 2,3 millions d'EVP par notre porte d'entrée. Il faut donc envisager de tripler de notre capacité actuelle. Cela nous ramène au permis social puisque les répercussions sur les collectivités qui nous entourent seront très importantes. Les gens qui vivent ici sont nombreux ne pas être venus s'y installer parce qu'ils avaient envie de vivre près d'une voie ferrée ou d'une route nationale sur laquelle passent constamment des camions et ainsi de suite. Je pense qu'il est temps d'envisager la construction d'une voie de communications dans le sud de la Colombie-Britannique qui pourrait nous permettre de faire sortir les trains et les camions des zones urbaines le plus rapidement possible. L'exemple qui vient spontanément à l'esprit, c'est le couloir Alameda, en Californie. C'est un exercice qui coûte très cher, mais je crois vraiment que, nous parlons de tripler les volumes des seuls conteneurs, alors nous devons nous assurer que les collectivités qui nous entourent puissent continuer de vivre en paix pendant que cela se produit. Ainsi, je crois qu'il est absolument nécessaire que le gouvernement investisse dans ce que nous faisons.

L'Initiative de la porte du corridor Asie-Pacifique est un excellent point de départ, avec environ 600 millions de dollars, mais 600 millions de dollars ne vont pas permettre de tout faire. Alors, évidemment, nous avons déjà parlé du port de Vancouver. Nous avons un programme d'expansion d'une valeur de 1,4 milliard de dollars qui est en cours, dans le

governments will contribute. However, it will be a very expensive exercise and governments need to be realistic as to the amount of investment that is needed.

A recent study that we did, in the Roberts Bank Railway Corridor, points to a number of overpasses that are needed. We are trying to put a partnership together to provide that. I believe the way we will manage to grow the business in future is by working in partnerships with each other.

The transportation infrastructure has to service the needs of industry. It is not just about moving people, but moving people in an urban area, such as Vancouver or the Lower Mainland, which is a very important part. Today, we are seeing that mix of industry and commuting. There has to be easier ways. We are trying to move our business into the evening and into the night to make it easier for both commuters and transportation of goods. Movement of goods is critical. The trucking industry have a wonderful phrase: If you bought it, it came by truck. It is almost impossible to think of something you bought recently that did not, at some point, have a truck involved. It is this mix of commuting and transportation that is a problem.

The transportation industry in Canada and the port system really need planning consistency and certainty. The size of these investments require us to make sure that we know, first, the business is coming; and, second, that everybody else in the chain will be there when they are needed. This involves a mixture of private industry and federal agencies, such as the ports. It is very difficult for these businesses to understand where each other is going in the future. There are many initiatives happening amongst us to try to make sure that we all understand what each other needs to do and that we can support each other as we move forward together. Operationally, we had a bit of a meltdown here at the end of 2003. We realized that, operationally, we were not talking to each other. Everybody was doing their own thing. Since then, we have really changed. Operationally, we now contact each other every day. We know what is coming. We know where the problems are in each other's industry. We have gone, in the last 10 years, from about 1 million TEUs to 2.2 million TEUs. Much of that growth — 25 per cent in the last year — has been because of these operational changes. We now need to have the same strategy with infrastructure. If I am about to build a new terminal and invest about \$1 billion, I need to know, and the railway needs to know, when that will be finished, so they can plan their investment. The provincial government needs to know, so they can plan the road network around it. We all need to be talking together, not

cadre de l'initiative de la porte. Les sociétés ferroviaires vont aussi contribuer, et je suis convaincu que les gouvernements provinciaux vont contribuer. Cependant, l'exercice va coûter très cher, et les gouvernements doivent être réalistes en ce qui concerne le montant des investissements qui sont nécessaires.

Une étude que nous avons récemment effectuée sur le corridor ferroviaire Roberts Bank signale la nécessité de construire un certain nombre de passages supérieurs. Nous essayons de conclure un partenariat pour le faire. Je crois que la manière dont nous allons réussir à faire croître le secteur dans l'avenir, c'est de travailler ensemble, en partenariat.

L'infrastructure de transport doit répondre aux besoins du secteur. Il s'agit non pas seulement de permettre aux gens de se déplacer, mais de leur permettre de le faire dans une zone urbaine, comme Vancouver ou le Lower Mainland, ce qui est quelque chose de très important. À l'heure actuelle, les marchandises et les gens empruntent les mêmes voies de communication. Il doit y avoir des solutions plus harmonieuses. Nous essayons d'effectuer le transport commercial le soir et la nuit pour rendre plus faciles à la fois les déplacements des gens et le transport des marchandises. Le transport des marchandises est d'une importance capitale. Dans le secteur du camionnage, on dit une chose extraordinaire : si vous avez acheté telle ou telle chose, cette chose est venue par camion. Il est presque impossible de penser à une chose achetée récemment qui n'a pas, à un moment ou un autre, été dans un camion. C'est le fait que les gens et les marchandises empruntent les mêmes voies de communication qui pose problème.

Au chapitre de la planification, la cohérence et la prévisibilité sont vraiment nécessaires au secteur des transports et au réseau portuaire du Canada. L'importance des investissements en question fait que nous devons nous assurer de deux choses : premièrement, est-ce que l'activité commerciale va bel et bien augmenter, et, deuxièmement, est-ce que tous les autres intervenants de la chaîne seront là lorsqu'on aura besoin d'eux. Cela suppose la participation à la fois du secteur privé et d'organismes du gouvernement fédéral, comme les ports. Il est très difficile pour ces entreprises de comprendre les orientations des uns et des autres pour l'avenir. Nous avons de nombreuses initiatives en cours dont l'objectif est de nous assurer que nous comprenons ce que les uns et les autres doivent faire et que nous savons comment nous soutenir mutuellement pour faire face à l'avenir ensemble. Sur le plan des activités, il y a eu une sorte de panne à la fin de 2003. Nous avons pris conscience du fait que, sur le plan des activités, nous ne parlions pas les uns avec les autres. Chacun faisait sa petite affaire. Depuis, nous avons réellement changé. Sur le plan des activités, nous communiquons aujourd'hui tous les jours. Nous savons ce qui s'en vient. Nous connaissons les problèmes des autres secteurs. Nous sommes passés, au cours des dix dernières années, d'environ un million à 2,2 millions d'EVP. Une bonne part de cette croissance — 25 p. 100 au cours de la dernière année — est attribuable à ces changements sur le plan des activités. Nous devons maintenant adopter la même stratégie au chapitre de l'infrastructure. Si je dois bientôt construire un

only operationally, but also strategically, for the next 10 or 15 years. That way we can all understand what it is that we are doing.

I was in China last year and was very disappointed to hear about a conference in India where one of the subjects for discussion was the problem with Canada's transportation system. When other nations are having conferences and talking about our transportation system in Canada, clearly something needs to change. Some of the remarks that I have made — and I am sure answers to the questions — would speak to how we can make the situation better. It was very disappointing for me to understand that other nations were talking about problems within Canada.

The last point I would like to make is about the amalgamation. The amalgamated port authority will have a significant economic impact for Canada. The ports individually do have an impact today. However, as a collective agency, we would be much better able to provide infrastructure; coordinate our land use planning with the municipalities around us; and try to move toward the understanding that we are all growing together and how we can make sure that the impact of that growth is minimized in communities, while still providing the benefit, jobs, taxes and so on. We really believe that this is the way we can move forward, and the amalgamation of the port authorities in the Lower Mainland will certainly do that for us.

The Chairman: Captain Domaas, do you have anything to add?

Captain Allan Domaas, President and CEO, Fraser River Port Authority: Just one item, Madam Chairman. Capt. Houston did a very thorough job of describing the Pacific Gateway, so I will not go into that. I want to reinforce his comments around a national transportation policy, just expand on that for a moment. In the past, Transport Canada has been an excellent regulator. They have looked at the modes individually — as rail, road and air — and done a tremendous job creating safety in those modes. However, as the Scott committee pointed out almost 10 years now, Canada is a trading nation. This issue of national transportation policy is not one of how we regulate it, but it is how we integrate transportation with our trade policy. Canada is on a very interesting path at the moment with the B.C. gateway emerging, seeing the response from our colleagues in Atlantic Canada wanting to form the Atlantic gateway. Much work is being done right now to form the Great Lakes-St. Lawrence corridor. Suddenly our nation is a system with doors at either side and some connectors between, but there is no policy that talks about how we will go forward with that. It is a chance to craft some new policy in this country that would perhaps put trade and transportation at the lead of our economy. In addition, perhaps to

nouveau terminal et investir environ un milliard de dollars, je dois savoir, comme les sociétés ferroviaires doivent savoir, quand ce terminal sera prêt, de façon qu'elles puissent prévoir les investissements qu'elles feront. Le gouvernement provincial doit aussi le savoir, de façon à pouvoir planifier son réseau routier qui desservira ce terminal. Nous devons tous discuter les uns avec les autres, sur le plan non seulement des activités, mais aussi de la stratégie, en ce qui concerne les 10 à 15 prochaines années. Ainsi nous pourrions tous savoir ce que nous sommes en train de faire.

Lorsque j'étais en Chine, l'an dernier, j'ai été très déçu parce que j'ai entendu parler d'une conférence qui devait avoir lieu en Inde et dont l'un des sujets de discussion était le problème du réseau des transports du Canada. Il est clair que quelque chose doit changer si les autres pays organisent des conférences pour parler de notre réseau de transport. Certaines des observations que j'ai formulées — et, j'en suis convaincu, les réponses aux questions — ont trait à la manière d'améliorer la situation. J'ai été très déçu lorsque j'ai compris que d'autres pays parlaient de problèmes au Canada.

Le dernier point que j'aimerais aborder concerne la fusion. La fusion des ports aura des conséquences économiques importantes pour le Canada. À l'heure actuelle, pris individuellement, les ports ont déjà des répercussions. Cependant, en tant qu'organisme collectif, nous serions beaucoup mieux en mesure de nous doter d'une infrastructure, de coordonner nos plans d'aménagement des sols avec les municipalités qui nous entourent et d'essayer d'arriver à une idée de la manière dont nous pouvons tous profiter de l'expansion et nous assurer de réduire au minimum les répercussions de cette croissance sur les collectivités, tout en préservant les avantages, les emplois, les impôts et ainsi de suite. Nous sommes véritablement convaincus que c'est ainsi que nous pourrions faire face à l'avenir, et la fusion des ports du Lower Mainland va certainement nous permettre de le faire.

La présidente : Capitaine Domaas, avez-vous quelque chose à ajouter?

Capitaine Allan Domaas, président-directeur général, Administration portuaire du fleuve Fraser : Une seule chose, madame la présidente. Le capt Houston s'est très bien appliqué à décrire la porte d'entrée du Pacifique, alors je ne vais pas parler. Je ne veux qu'appuyer ses commentaires concernant une politique nationale en matière de transport et ajouter quelques mots à ce sujet. Dans le passé, Transports Canada a été un excellent organisme de réglementation. Les gens de ce ministère ont étudié les moyens de transport de façon indépendante — le transport ferroviaire, le transport routier et le transport aérien — et ils ont fait un travail extraordinaire pour les rendre sécuritaires. Cependant, comme la Commission Scott l'a souligné il y a presque dix ans, le Canada est un pays commerçant. La question d'une politique nationale en matière de transport tient non pas à la manière dont nous devons réglementer les transports, mais bien à la façon dont nous devons intégrer les enjeux liés au transport à nos politiques commerciales. Le Canada est engagé dans une voie très intéressante à l'heure actuelle, la porte d'entrée de la Colombie-Britannique étant en émergence, et nos collègues de l'Atlantique cherchant à réagir en constituant la porte d'entrée de l'Atlantique. On travaille beaucoup, à l'heure actuelle, à la mise

drive a statement, such as to fund health, education, and welfare, we need to develop a robust transportation economy yielding the revenue for those programs. Interlink the pieces, and now we can go forward, as Capt. Houston said, to understand why we are making those infrastructure investments, what some of the rationale is and why we are building them.

The Chairman: I would like to know if you have the percentage of containers that are moved to and from the port by rail and by truck, respectively.

Capt. Houston: Sixty-three per cent of our container traffic goes to Ontario and Quebec, so it truly shows you the reach of what happens. Sixty-five per cent of the containers that leave the Port of Vancouver go by rail and 35 per cent of them go by truck; so that 35 per cent is really the local market and the 65 per cent is the rest of the country.

The Chairman: What percentage of Vancouver's container business is with Canada, and what percentage is with the United States?

Capt. Houston: Six per cent of our business in 2006 was to the United States direct from the Port of Vancouver, *ergo* 94 per cent of it was for Canada. We only track the shipments that go from the port directly to the border. If it goes to an intermediary, such as an off-dock facility or a deconsolidation centre and then across the border, we do not track that. We would class that as a domestic move because there is an intermediary in between.

The Chairman: What kind of environmental management system has the Port of Vancouver put in place, and what is the budget of the port for the initiatives on the environmental front?

Capt. Houston: We have a very strict environmental regime. We were the first point in North America to have its own environment department. We started that 18 years ago. We have a very strong culture of the environment. In fact, environment is one of our core values at the port.

We usually track our budget by project. For instance, in the expansion that we are doing right now — which you saw under way yesterday — we have 35 separate regimes in there making sure that the project is done environmentally. That project alone has a budget of around about \$12 million for the environmental works that have to happen. We do not attribute all that to the

sur pied d'un corridor des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Tout à coup, notre pays devient un réseau avec des portes aux deux bouts et des connexions entre les deux, mais il n'y a pas de politique portant sur la manière dont nous allons aborder l'avenir à cet égard. C'est une occasion pour le pays d'élaborer certaines politiques nouvelles qui placeraient peut-être le commerce et les transports au sommet de notre économie. En outre, peut-être pour motiver une proposition, comme le financement de la santé, de l'éducation et du bien-être, nous devons bâtir un secteur économique des transports qui soit sain, ce qui garantira des rentrées d'argent qu'on pourra utiliser pour financer ces programmes. Établir des liens entre les différents éléments, pour pouvoir faire face à l'avenir, comme Capt Houston l'a dit, pour comprendre pourquoi nous investissons dans l'infrastructure, quelles sont les raisons qui nous poussent à le faire et pourquoi nous construisons ces infrastructures.

La présidente : J'aimerais savoir si vous connaissez la proportion de conteneurs qui entrent dans le port et qui en sortent par train et par camion, respectivement.

Capt Houston : Soixante-trois pour cent des conteneurs dans notre port aboutissent en Ontario et au Québec, ce qui illustre la portée des choses qui se produisent. Soixante-cinq pour cent des conteneurs quittent le port de Vancouver par train, et 35 p. 100, par camion, ce qui veut dire que le marché local compte véritablement pour 35 p. 100 et que les 65 p. 100 qui restent constituent le marché national.

La présidente : Quelle proportion des conteneurs qui arrivent à Vancouver reste au Canada, et quelle proportion va aux États-Unis?

Capt Houston : Pour l'année 2006, 6 p. 100 des marchandises arrivées dans le port de Vancouver avaient pour destination les États-Unis, et 94 p. 100 des marchandises étaient donc destinées au Canada. Nous n'effectuons le suivi que des marchandises qui quittent le port directement à destination de la frontière. Si les marchandises passent par un intermédiaire, par exemple une installation en dehors des quais ou un centre de dégroupement, avant de traverser la frontière, nous ne suivons pas la trace de ces marchandises. Nous voyons ce transport comme étant effectué à l'échelle nationale, en raison du fait qu'il y a un intermédiaire.

La présidente : Quel genre de système de gestion environnementale a-t-on mis en place dans le port de Vancouver, et quelle est la part du budget du port qui est réservée aux initiatives environnementales?

Capt Houston : Notre régime environnemental est très strict. Nous avons été le premier port nord-américain à se doter de son propre service environnemental. Nous avons commencé il y a 18 ans. Notre culture environnementale est très forte. En fait, le respect de l'environnement est l'une des valeurs fondamentales de l'organisation du port.

Nous avons généralement un budget pour chacun de nos projets. Le projet d'expansion en cours, par exemple — dont vous avez pu voir certaines des activités hier — comporte 35 régimes indépendants qui nous permettent de nous assurer que le projet se déroule dans le respect de l'environnement. Le budget de ce seul projet est d'environ 12 millions de dollars pour les études

department. The department actually has a fairly modest budget. It is probably around \$2 million, but that is just the workings of the department and some of their initiatives. We do it mainly by project. Right now — I will have to confirm this figure to you — I would imagine we have about \$16 million to \$18 million in projects under way.

Senator Tkachuk: You spent quite a bit of time talking about regulatory regime. Perhaps you can be more specific on what some of the regulatory impediments are that you would like to see removed, which are causing unnecessary problems or perhaps contributing to inefficiency.

What do you see when you talk about future projects? Governments will always poke their nose into something. Therefore, the idea that you can have a 10- or 15-year project — an investment — and not have one of the three governments poking their nose in somewhere is difficult. However, where do you see the greatest fear would be as to where they would poke their nose? Where do you want certainty, in other words, and what are your priorities for certainty? If you can be more specific on that, that would be helpful to us.

Capt. Houston: For instance, within the Department of Environment, they were contemplating putting in rules that the port authority would have to supply oily water disposal sites, oily wastes. This is quite a problem for port authorities, certainly here in Vancouver, because we have three private businesses that do that. Here we would have a regulation that would make us get into a business in which, frankly, we do not deserve to be. It would be to the detriment of three local businesses that currently do that. It would be a very expensive exercise for the vessels coming in because, if we did that, we would have to charge the customers to make it work. That would be very expensive, much more expensive than for the private businesses that are doing it.

It is not so much the regulatory regime. We understand, as you so correctly point out, these issues change with time. However, we would really like to be involved in these regulations as they are being crafted and understand how we can do it such that industry gets some certainty about what is required, and also whoever is making the regulations can get their certainty as well.

There was an announcement by Transport Canada about passing regulations to make the ships cold iron — in other words, plug into the shore. We have done a study on that subject here at the Port of Vancouver on behalf of one of our cruise customers. It would cost about \$3 million per berth to do that. We have 75 berths here at the Port of Vancouver. That equals over \$200 billion to do something, which, frankly, as an ex-mariner, I do not believe is very beneficial at all. To put a cruise ship alongside, it will cost us \$3 million and the ship about \$1.5 million to be able to do that. What benefit is there to the environment in

environnementales qui doivent être réalisées. Nous n'attribuons pas tous ces fonds au service environnemental. Celui-ci a un budget assez modeste. Il tourne probablement autour de deux millions de dollars, mais il ne s'agit que du fonctionnement du service et de certaines de ses initiatives. Nous répartissons surtout les fonds en fonction des projets. À l'heure actuelle — il faudrait que je vous confirme l'exactitude de ce chiffre — j'imagine que nos projets totalisent entre 16 et 18 millions de dollars environ.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez pas mal parlé du régime réglementaire. Vous pourriez peut-être nous donner des précisions en nous faisant part de certains des obstacles réglementaires que vous aimeriez voir supprimer, qui causent des problèmes superflus ou qui contribuent peut-être à l'inefficacité.

Qu'envisagez-vous lorsque vous parlez de projets futurs? Les gouvernements vont toujours mettre leur nez dans un projet, quel qu'il soit. Ainsi, l'idée de pouvoir réaliser un projet d'une durée de 10 ou 15 ans — un investissement — sans que l'une des trois administrations n'y mette le nez est plus ou moins réaliste. Cependant, quel est l'endroit où vous auriez le plus peur qu'un gouvernement mette son nez? En d'autres termes, que voulez-vous qui soit prévisible, et quelles sont vos priorités à ce chapitre? Si vous pouviez nous donner des précisions à ce sujet, cela nous serait utile.

Capt Houston : Le ministère de l'Environnement, par exemple, envisage d'établir un règlement selon lequel les ports disposent de leurs propres sites de rejet des eaux huileuses, des déchets d'hydrocarbures. C'est un problème important pour les ports, assurément pour le port de Vancouver, parce que nous avons recours à trois entreprises privées pour cela. Dans cette situation, un règlement nous obligerait à prendre part à des activités auxquelles, franchement, nous ne méritons pas de prendre part. Cela se ferait au détriment des trois entreprises locales qui effectuent ces activités à l'heure actuelle. Ce serait un exercice très coûteux pour les navires qui viennent dans le port, parce que, si nous faisons cela, nous devrions faire payer les clients pour que cela fonctionne. Cela coûterait très cher, beaucoup plus cher que cela n'en coûte aux entreprises privées qui oeuvrent dans le secteur.

Le problème ne tient pas tant au régime réglementaire. Nous comprenons, comme vous l'avez souligné avec raison, que ces enjeux évoluent. Cependant, nous aimerions vraiment participer à l'élaboration de ces règlements et savoir comment faire les choses pour que l'industrie puisse prévoir les exigences, et pour que le législateur, quel qu'il soit, puisse aussi savoir à quoi s'en tenir.

Transports Canada a fait une annonce concernant l'adoption d'un règlement obligeant les navires à se brancher sur le réseau électrique du port. Nous avons réalisé une étude sur le sujet ici dans le port de Vancouver, au nom de l'un de nos clients du domaine des croisières. Il en coûterait environ trois millions de dollars par poste de mouillage pour faire cela. Il y a 75 postes de mouillage dans le port de Vancouver. Cela veut dire qu'il faudra dépenser plus de 200 millions de dollars pour faire quelque chose, franchement, comme ancien marin, je ne vois pas comment étant une chose très positive du tout. Pour pouvoir accueillir u

that very small portion of time that the ship is here? We could probably do more good with the \$3 million in some other project, such as habitat.

We have been trying to get Canada to go to the United Nations or the International Maritime Organization, IMO, to declare the West Coast of North America a sulphur emission controlled area, SECA, because of the sulphur that they burn in their fuels. If that was done, we could reduce the sulphur emissions by 50 per cent in this area, which would have much more benefit than spending \$3 million per berth.

To light up a cruise ship, to plug in a cruise ship, we would probably have to fire up another hydro plant here in Vancouver. It is the cradle-to-grave approach that needs to be looked at, not pick out those individual factors.

Another example is radiation portals within customs — Canada Border Services Agency, CBSA, as they are today. There was much dialogue back and forth about the best place to put these. Where they are siting them on the terminals — despite our objections — has a serious impact on our business. We reckon around 10 per cent to 15 per cent efficiency will be lost because of where these are being sited; yet if we had worked on it together in a more amenable fashion, then I am sure we could do that and still maintain our operations. These are the types of situations that happen to us.

Capt. Domaas: With regard to regulatory certainty, we would also like to see some regulatory flexibility. By flexibility, I do not mean reducing or tampering with the standards, but the practice of how we deliver it. Between Vancouver Port Authority, ourselves at Fraser River Port Authority and North Fraser Port Authority, we fund a cooperative organization, the Burrard Inlet Environmental Action Program and the Fraser River Estuary Management Program. Within those programs, we are joined by Environment Canada, British Columbia Ministry of Environment, Transport Canada, Fisheries and Oceans Canada and Greater Vancouver Regional District. We have been advocating for a very long time that this would be a tremendous forum to deliver the products that the Canadian Environmental Assessment Act requires, rather than having to go out to Ottawa and have folks come back. Let us try to do it regionally.

Back to my previous comment, circumstances are changing in Canada. Our port, when it is created, will be the fourth largest in North America. It is not as though we are a small port working in an isolated area that needs oversight because there may be a potential for an environment insult. Our port is integrated into our community. There is no room for us to try to shave the rules to save a dollar. It is about putting the best facilities in at the best

bateau de croisière, nous devrions dépenser trois millions de dollars, et le propriétaire du navire, environ, cinq millions de dollars. À quel point est-ce bon pour l'environnement, quand le bateau ne reste que très peu de temps dans le port? Nous pourrions probablement faire mieux avec ces trois millions de dollars dans le cadre d'un autre projet, par exemple, un projet relatif à l'habitat.

Nous avons essayé de pousser le Canada à s'adresser aux Nations Unies ou à l'Organisation maritime internationale, l'OMI, pour faire déclarer la côte Ouest de l'Amérique du Nord zone d'émission de soufre réduite ou SECA, en raison du soufre qui brûle avec le carburant des navires. Si l'on faisait cela, nous pourrions réduire les émissions de soufre de 50 p. 100 dans cette zone, ce qui serait beaucoup plus avantageux que de dépenser trois millions de dollars par poste de mouillage.

Pour illuminer un bateau de croisière, pour le brancher sur le réseau du port, nous aurions probablement à lancer les turbines d'une nouvelle centrale hydroélectrique ici, à Vancouver. Ce qu'il faut envisager, c'est la démarche du berceau à la tombe, et non ces facteurs précis.

Les portails de détection par radiation aux douanes — l'Agence des services frontaliers du Canada ou ASFC, comme on les appelle aujourd'hui — offrent un autre exemple. On a beaucoup discuté de l'endroit où il convenait de les installer. L'endroit des terminaux où on les a installés — malgré nos objections — a des répercussions graves sur nos activités. Nous estimons que l'efficacité va diminuer de 10 à 15 p. 100 en raison de l'endroit où on a installé ces portails de détection; néanmoins, si nous avions travaillé ensemble dans un esprit de collaboration, alors je suis sûr que nous aurions pu utiliser ces portails sans que cela ait une incidence sur nos activités. C'est le genre de situations qui se présentent à nous.

Capt Domaas : En ce qui a trait à la réglementation prévisible, nous aimerions aussi voir une certaine souplesse réglementaire. Par souplesse, je n'entends pas la diminution ou le tripatouillage des normes; je veux plutôt parler de la manière dont nous faisons les choses. Le port de Vancouver, ainsi que nous, du port du North-Fraser, finançons une organisation coopérative, le Burrard Inlet Environmental Action Program et le Programme de l'aménagement de l'estuaire du fleuve Fraser. Environnement Canada, le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique, Transports Canada, Pêches et Océans Canada et le district régional de Vancouver participent à ces programmes avec nous. Nous soutenons depuis très longtemps que ceux-ci pourraient être une tribune formidable pour la prestation des produits qu'exige la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, plutôt que d'avoir à se rendre à Ottawa et à faire revenir les gens. Essayons de travailler à l'échelle régionale.

Pour en revenir à mon commentaire précédent, la situation évolue au Canada. Notre port, lorsqu'il sera créé, sera le quatrième en importance en Amérique du Nord. Ce n'est pas comme si nous étions un petit port d'une région éloignée qu'il faut surveiller parce qu'il y a possibilité d'outrage à l'environnement. Notre port fait partie de notre collectivité. Il n'y a pas lieu pour nous d'essayer de simplifier le règlement pour épargner quelques

mitigation possible. We understand what government wants, and that is the other part, we are agents of the federal Crown. Therefore, we would like to suggest that there is an opportunity for looking at how to deliver these assessment projects in these reviews of capital works. It is more effective, timelier and yields as good or better a product than we are getting today.

Senator Tkachuk: You talked about the transportation corridor. The federal government, over the years, has been spending quite a bit of money on infrastructure. Cities have benefited quite substantially by infrastructure spending. In the City of Saskatoon, there is a tremendous amount of activity over the last number of years from the way the government has decided to fund infrastructure projects. We have all kinds of transportation projects happening in our city to make transportation easier and more efficient. I have been coming to Vancouver for a long time for one reason or another. I find the traffic in Vancouver terrible for a city this size. It is a tragedy that the traffic moves so poorly here. I can understand people wanting to live in Shangri-La, but at the same time, there is a price to pay for so many people living in Shangri-La. When you talk about a transportation corridor, what has the City of Vancouver done with the money that they received on infrastructure spending to make traffic easier, faster and more efficient from the ports? From which not only does Canada benefit, but the City of Vancouver, all the workers et cetera, benefit greatly. I do not really see an improvement. Maybe you can tell me whether they have got a plan themselves for moving traffic along that government can join in with, so we do not get involved in something that the City of Vancouver and protest groups say they do not want — and then pretty soon we are in a bad situation. Where does Vancouver, the region, want their highways? What do they want and how much will they contribute?

Capt. Domaas: Well, actually you make an interesting point. Being from the south side of the port, let me just spend a moment to talk about the terminology. When we talk about the City of Vancouver, it is actually a very small piece of the region. There are 21 municipalities here; that is why we are not seeing the flow. I live in New Westminster, the most traffic-calmed city in North America. However, it is the geographic centre of the Greater Vancouver Regional District. Through our regional policy, we have the Livable Region Strategic Plan, for instance, which is a great plan that talks about green space, quality of life and residential use, but does not have a transportation or an economic component in it. It is one of the aspects that we are looking forward to as the new amalgamated entity, to have a footprint for our port that is the same size as the regional district, to be able to talk about the transportation needs for the district. I believe that is probably one of the fundamental pieces that we would like to see — I speak for myself, not for my colleague —

dollars. L'idée, c'est de se doter des meilleures installations en atténuant le plus possible les effets négatifs. Nous comprenons ce que veut le gouvernement, et c'est cela l'autre chose : nous sommes des mandataires de la Couronne fédérale. Par conséquent, nous aimerions dire que les examens des travaux d'immobilisations offrent l'occasion de se pencher sur la manière de réaliser ces projets d'évaluation. Cette façon de faire est plus efficace, prend moins de temps et donne un bon résultat ou un résultat encore meilleur que celui que nous obtenons à l'heure actuelle.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez parlé de la voie de communication. Au fil des ans, le gouvernement fédéral a dépensé pas mal d'argent pour les infrastructures. Les villes ont profité largement des investissements en infrastructures. La ville de Saskatchewan a connu une activité fourmillante au cours des dernières années en raison de la manière dont le gouvernement a décidé de financer les projets d'infrastructure. Dans notre ville, il y a toutes sortes de projets de transport en cours qui visent à rendre les transports plus simples et plus efficaces. Je viens à Vancouver depuis longtemps pour une raison ou pour une autre. Je trouve que la circulation y est très pénible pour une ville de cette taille. Le fait que les déplacements soient si difficiles ici est une tragédie. Je comprends les gens de vouloir vivre à Shangri-La, mais en même temps, il y a un prix à payer pour que tant de gens puissent vivre à Shangri-La. Au sujet de la voie de communication, qu'a faite la ville de Vancouver avec l'argent destiné à l'infrastructure et qui devait rendre la circulation plus facile, plus rapide et plus efficace autour des ports? Les ports profitent non seulement au Canada, mais aussi à la ville de Vancouver, à tous les travailleurs, et cetera, ils sont un grand avantage. Je ne constate pas vraiment d'améliorations. Vous pouvez peut-être me dire si les représentants de la ville ont leur propre plan pour déplacer la circulation, plan dans le cadre duquel le gouvernement pourra se joindre à eux, de façon que nous ne participions pas à quelque chose que la ville de Vancouver et les groupes de protestation disent ne pas vouloir — pour nous retrouver rapidement dans une situation difficile. Où la ville de Vancouver et la région veulent-elles leurs autoroutes? Que veulent-elles et dans quelle mesure contribueront-elles?

Capt Domaas : Eh bien, en réalité, vous soulevez un point intéressant. Comme je viens de la région située au sud du port permettez-moi de parler un instant de la terminologie. Lorsqu'on nous parle de la ville de Vancouver, nous parlons en fait d'une très petite portion de la région. Il y a ici 21 municipalités; c'est la raison pour laquelle nous ne voyons pas la circulation. Je vis à New Westminster, la ville où on a le plus modéré la circulation en Amérique du Nord. Cependant, il s'agit du centre géographique du district régional de Vancouver. Dans le cadre de nos politiques régionales, il y a le Plan stratégique d'habitabilité régionale, par exemple, qui est un plan extraordinaire qui parle d'espaces verts de qualité de vie et d'usage résidentiel, mais qui n'a pas de volet transport ou économie. C'est l'une des choses auxquelles nous avons hâte, à titre d'organisation nouvellement fusionnée : nous avons hâte d'avoir une empreinte pour notre port qui soit de la même taille que le district régional, d'être en mesure de parler des besoins de transport pour l'ensemble du district. Je pense que

but we need less municipal government, or more consolidated municipal government in this region. Twenty-one municipalities is just not a regional model to look at in an integrated transportation system.

Senator Tkachuk: You talked about the Surface Transportation Board in the United States, which was sort of an intriguing idea. Is there a forum where users and service people do get together presently, even though it is not around a government board such as you talk about here?

Capt. Houston: Actually, there are several forums. Here in Vancouver, we have two organizations that do exactly that. One is the Western Transportation Advisory Council, WESTAC, of which most of the folks in the transportation field are members. They get together twice a year — all of us — and also many times a year on meetings and such. WESTAC will be presenting here either today or tomorrow.

The other one is the Greater Vancouver Gateway Council, GVGC, which both the Fraser and Vancouver Port Authorities are members. The Greater Vancouver Gateway Council produced a document in 2003 called “Major Commercial Transportation System.” It was the result of a study over about four or five years. Out of that came a plan for the major road network around the Lower Mainland. We believed that the GVGC would be the solution to many of the problems. We know that congestion here costs about \$1.3 billion a year. Now, we are happy to say, that most of the work in the provincial Gateway Program — and also a lot of the work in the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative — actually is based upon that study that came from the GVGC. The GVGC, again, have rail, road, air and sea — the marine side. We are all members of the GVGC as well. Those are the four major groups on the West Coast for that type of activity.

The Chairman: I want to mention that section 5 of Canada Transportation Act contains the National Transportation Policy. This committee will be looking at amendments to this section in Bill C-11; we will be studying Bill C-11 soon. I thought I would let you know.

Senator Zimmer: Good morning, Captain Houston and Capt. Domaas. You are right, to be able to have an opportunity to see the operation yesterday on the water was very helpful. It gives us a good impression of what we are dealing with today.

Captain Houston, you indicated that you do planning and are now talking with the other three levels: road, rail and government. How far out do you long-range plan because you are talking

s'agit probablement de l'une des choses que nous souhaiterions le plus voir devenir réalité — je parle en mon nom, et non en celui de mon collègue —, mais nous avons besoin d'un gouvernement municipal moins présent, ou encore d'un gouvernement municipal mieux regroupé dans la région. Vingt et une municipalités ne forment tout simplement pas un modèle permettant d'envisager un réseau de transport intégré.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez parlé du Surface Transportation Board des États-Unis, et c'était en quelque sorte une idée intrigante. Y a-t-il un endroit où les utilisateurs et les fournisseurs de services se réunissent à l'heure actuelle, même si ce n'est pas un conseil gouvernemental comme celui dont vous avez parlé?

Capt Houston : En fait, il y a plusieurs tribunes. Ici, à Vancouver, il y a deux organisations qui font exactement cela. L'une de ces deux organisations est le Western Transportation Advisory Council, ou WESTAC, dont la plupart des gens qui oeuvrent dans le domaine du transport sont membres. Les membres de WESTAC se réunissent deux fois l'an — nous nous réunissons tous —, et aussi de nombreuses fois par année pour des réunions et ainsi de suite. WESTAC témoignera devant le comité aujourd'hui ou demain.

L'autre organisation est le Greater Vancouver Gateway Council, ou GVGC, dont le port du fleuve Fraser et le port de Vancouver sont membres. Le Greater Vancouver Gateway Council publiait en 2003 un document intitulé « Major Commercial Transportation System ». Le document a été publié à la suite d'une étude qui a duré entre quatre et cinq ans. On a tiré de ce document un plan concernant le réseau routier principal du Lower Mainland. Nous croyons que le GVGC serait la solution à de nombreux problèmes. Nous savons que les problèmes de circulation coûtent, dans la région, environ 1,3 milliard de dollars. À l'heure actuelle, nous sommes heureux de pouvoir dire que la majeure partie des travaux effectués dans le cadre du programme provincial de la Porte — ainsi qu'une grande partie des travaux effectués dans le cadre de l'Initiative de la porte et du corridor Asie-Pacifique — est fondée sur l'étude du GVGC. Le GVGC, encore une fois, s'occupe du transport ferroviaire, routier, aérien et maritime — le volet maritime. Nous sommes tous membres du GVGC aussi. Il y a quatre groupes principaux sur la côte Ouest pour ce genre d'activité.

La présidente : Je tiens à signaler que l'article 5 de la Loi sur les transports au Canada contient la Politique nationale en matière de transports. Le comité va examiner les amendements proposés de cet article dans le cadre du projet de loi C-11; nous allons bientôt examiner le projet de loi C-11. J'ai pensé vous le signaler.

Le sénateur Zimmer : Capitaine Houston, monsieur Domaas, bonjour. Vous avez raison : l'occasion que nous avons eue hier de voir comment les choses se passent sur l'eau a été très profitable pour nous. Cela nous a donné une bonne idée de ce dont nous nous occupons aujourd'hui.

Capitaine Houston, vous avez indiqué que vous effectuez vos activités de planification en collaboration avec les trois autres organisations, avec lesquelles vous communiquez maintenant : les

about speeding up the process of approval? How in-depth do you discuss those plans with your other partners: rail, surface, and especially the federal government?

Capt. Houston: That is a very interesting question. When we put a piece of infrastructure on the ground — such as you saw yesterday being built out at Deltaport — that is there for about 100 years. Therefore, we have to have a fair idea of what the business will be over the next 15, 20 or 25 years to make sure we can get a return on that particular investment. We need to be able to plan around 15 to 20 years with a fair amount of certainty. After that, it is kind of impossible to tell what will happen. Our planning horizon is based, from the business perspective, on that 15 to 20 years, but knowing our infrastructure will be there for around 80 to 100 years.

Senator Zimmer: In addition to that, once you have done the planning, you indicated that the federal government sometimes could speed up the process. Is that mainly because of regulations? Is that affected by different regulations that are changed by acts of parliament? What would slow that process down if you are communicating 10 to 15 years out?

Capt. Houston: In Canada, we have probably the most complex environmental system anywhere in the Western world and maybe even beyond that. It is an extremely convoluted and complex process. It is very rigorous and we have to have rigour. We are talking about the environment and future generations. Nobody would want to try to make this a less rigorous process, but we have to do the process twice. We have a provincial government, and we are affecting some of the provincial sphere of influence. Therefore, we have to do the environmental process with the provincial government. It is then done again by the federal government because we are either in federal waters, or we are a federal agency et cetera. There is a harmonized process, but it is not what you and I would believe is harmonized. Harmonized to me would be that we give the same information to both parties and together they assess it, try to fix it or look at it to see if there is any mitigation requirement. That is not what happens. One government body processes it, waits until the results are given, sends it to the other level of government, and then they do it all over again.

That one berth, which you saw yesterday, took us over three years to get approval to build. It is very difficult. For our customers, who are paying for this infrastructure, they are on a very slow road: maybe this will get approved and maybe it will

organisations responsables du réseau routier et du réseau ferroviaire, ainsi que les gouvernements. Combien de temps à l'avance faites-vous des plans à long terme, puisque vous parlez d'accélérer le processus d'approbation? Dans quelle mesure discutez-vous des détails de ces plans avec vos partenaires : les organisations du transport ferroviaire, du transport de surface, et, surtout, le gouvernement fédéral?

Capt Houston : C'est une question très intéressante. Lorsque nous mettons sur pied l'infrastructure — comme celle que vous avez pu voir en construction hier à Deltaport — cette infrastructure va être là pendant environ 100 ans. Par conséquent, nous avons une assez bonne idée de l'activité commerciale qui va s'y dérouler au cours des 15, 20 ou 25 prochaines années pour nous assurer de rentabiliser cet investissement. Nous devons pouvoir planifier pour 15 ou 20 ans avec suffisamment de certitude. Il est en quelque sorte impossible de prévoir ce qui va se passer après. Notre horizon de planification est fondé, du point de vue des affaires, sur cette période de 15 à 20 ans, mais nous savons que notre infrastructure a une durée de vie de 80 à 100 ans.

Le sénateur Zimmer : De plus, une fois que vous avez fait les plans, vous avez mentionné que le gouvernement fédéral accélère parfois le processus. Est-ce principalement en raison des règlements? Le processus est-il touché par différents règlements qui sont modifiés par des lois du Parlement? Qu'est-ce qui pourrait ralentir le processus, si vous continuez de communiquer pendant 10 à 15 ans?

Capt Houston : Le système environnemental du Canada est probablement le plus complexe du monde occidental, et peut-être même au-delà. C'est un processus extrêmement complexe et compliqué. Il est très rigoureux, et nous devons faire preuve de rigueur. Il s'agit de l'environnement et des générations futures. Personne ne voudrait essayer de rendre le processus moins rigoureux, mais nous devons le suivre deux fois. Il y a un gouvernement provincial, et nos activités ont une incidence sur certaines sphères d'influence provinciale. Ainsi, nous devons suivre le processus environnemental avec le gouvernement provincial. Nous le faisons ensuite avec le gouvernement fédéral, soit parce que nos activités ont lieu dans des eaux fédérales, soit parce que nous sommes un organisme du gouvernement fédéral, et cetera. Il existe un processus harmonisé, mais ce n'est pas ainsi que vous et moi le décrivions. Pour moi, le processus serait harmonisé si nous donnions les mêmes renseignements aux deux parties et qu'elles l'évaluaient ensemble, qu'elles essayaient de régler le problème ou de l'examiner pour voir s'il faut prendre des mesures d'atténuation. Ce n'est pas comme ça que les choses se passent. L'un des deux gouvernements traite l'information, attend les résultats, puis le transmet à l'autre gouvernement, qui recommence tout depuis le début.

Il nous a fallu plus de trois ans pour obtenir l'approbation nécessaire pour construire le poste de mouillage que vous avez vu hier. C'est très difficile. Nos clients, qui paient pour cette infrastructure, sont engagés dans une voie très lente : leur projet

not. That is not what industry needs. They need to understand with a fair amount of certainty where we are heading in timeframes.

Senator Zimmer: I understand about 65 per cent of the exports handled at the port is by rail. I lead into a question whereby I heard a conversation yesterday that you are advised that a train will arrive into the port. In doing so, you will hire maybe a hundred workers to get ready for that train to arrive. The train does not show up and you are left with a hundred workers standing there and no train. What relationships do you have with the railway, and what is done at that point? Is there a penalty that the railway pays? Is there an incentive or do they just say, "Sorry, we just did not make it. We will send a train in the near future"? My question is does it happen and if it does and the workers are there, what can you do within the limits of power that you have?

Capt. Houston: The circumstances arise exactly like you say, and there are all sorts of reasons why trains do not arrive on time. It is a very complicated business. They work very closely together to try to avoid these types of issues. Recently, they went into a system in Vancouver called co-production, where they will run on each other's lines, et cetera, to try to avoid those very circumstances. We can influence, but we cannot demand. The Vancouver Port Authority is very much affected by what goes on within any of the service providers. That is why when we talk about a revised national transportation policy with some benchmarks, monitoring and ability, it is to bring accountability to everybody in this. I am not just picking on railroads, but referring to anybody in the service industry who is not living up to their commitments. There needs to be some ability for censure or whatever by the rest of the industry, who are equally being affected. You are right, we will hire three or four gangs of longshoremen, and the train does not turn up, so now we have just paid several thousand dollars to have them stand by. It is a huge problem.

Coupled with that, though, is winter in Canada. I believe this is probably the worst winter that I have seen in this business. Since November, we have either had gales, freezing rain or snow. There were two avalanches yesterday on the rail system. It is a very complex business, and we have to mitigate those types of complications with service delivery. It is what you can actually do and commit to that is the important aspect.

Senator Zimmer: There are the acts of God that you have just described, but there are also some other relationships and situations that occur. Is there anything that we can do in

va peut-être être approuvé, peut-être pas. Cela ne répond pas aux besoins de l'industrie. Celle-ci a besoin de savoir, avec une certitude raisonnable, où nous nous dirigeons et quel est notre calendrier.

Le sénateur Zimmer : D'après ce que je sais, environ 65 p. 100 des exportations qui passent par le port arrivent par train. Je dis ça pour amener une question que je veux vous poser et qui découle d'une conversation au cours de laquelle j'ai entendu dire, hier, qu'on vous avise lorsqu'un train va arriver dans le port. Lorsque cela se produit, vous embauchez peut-être 100 travailleurs de façon à être prêts pour l'arrivée du train. Si le train n'arrive pas, vous êtes pris avec 100 travailleurs qui sont là et qui n'ont pas de train à décharger. Quelle est votre relation avec la société ferroviaire, et que faites-vous lorsque cela se produit? La société ferroviaire paie-t-elle une amende? Y a-t-il une mesure d'incitation, ou des représentants du chemin de fer ne font-ils que dire, « Désolés, le train n'a tout simplement pas pu se rendre. Nous vous en enverrons un autre bientôt »? Ma question est la suivante : est-ce que cela se produit, et, le cas échéant, lorsque les travailleurs sont sur place, qu'est-il en votre pouvoir de faire?

Capt Houston : La situation se présente exactement comme vous l'avez décrite, et il y a toutes sortes de raisons pour lesquelles les trains n'arrivent pas à l'heure. C'est une entreprise très compliquée. Les sociétés ferroviaires travaillent en étroite collaboration pour essayer d'éviter ce genre de problèmes. Récemment, elles ont adopté un système à Vancouver qu'on appelle la coproduction, et qui permet à une société ferroviaire d'utiliser les lignes d'une autre, et ainsi de suite, afin d'essayer d'éviter la situation même que vous décriviez. Nous pouvons influencer les décisions, mais nous ne pouvons rien exiger. Ce qui se passe chez un fournisseur de services a des conséquences importantes pour le port de Vancouver. C'est la raison pour laquelle lorsque nous parlons de réviser la politique nationale en matière de transport et de l'assortir de points de repère, d'un processus de suivi et de capacité, l'objectif est de responsabiliser tous les intervenants. Je ne m'en prends pas uniquement aux sociétés ferroviaires; je parle de tous les intervenants du secteur des services qui ne respectent pas leurs engagements. Il faut qu'il y ait une capacité de censure ou quelque chose du genre par le reste de l'industrie, qui est également touché. Vous avez raison, nous embauchons trois ou quatre groupes de débardeurs, et lorsqu'un train n'arrive pas, nous nous retrouvons à déboursier des milliers de dollars pour garder les débardeurs en attente. C'est un énorme problème.

Cependant, ce qui s'ajoute à cela, c'est l'hiver canadien. Je pense que c'est probablement le pire hiver depuis que je travaille dans le domaine. Depuis novembre, il n'y a que du vent, de la pluie verglaçante et de la neige. Hier, deux avalanches ont enseveli la voie ferrée. Nos activités sont très complexes, et nous devons atténuer les effets de ce genre de problèmes qui nuisent à la prestation des services. Ce qui est important, c'est ce qu'on fait et ce à quoi on s'engage réellement.

Le sénateur Zimmer : Il y a les catastrophes naturelles que vous venez de décrire, mais il y a aussi d'autres relations et d'autres situations qui se produisent. Y a-t-il quoi que ce soit que nous

legislation to enhance that or improve the communication with the railways and ports, anything we can do through legislation to help you?

Capt. Houston: I am not sure that legislation is the way to do it. For instance, almost two years ago, the Port of Vancouver signed a cooperative agreement with CPR; and Fraser River Port Authority signed one about four or five months after that as well; we talk about how we will work together, service deliveries together. A regime that is done by willing partners is much more powerful than a regulated regime. I would like to try to encourage the others in the industry to have similar types of agreement with each other.

Senator Zimmer: Captain Domaas, you mentioned in your report that your containers have dropped from 373,000 TEUs in 2005 down to 95,000 TEUs and the reason for that is that ships are coming in now that require deeper water facilities. Is there anything you can do, or do you have any plans to be able to accommodate that? Do you have any plans to create a deeper water facility in your port or will you just have to deal with it the way it is?

Capt. Domaas: That is a very interesting question. First off, let me just preface some remarks. By coming together, we are actually building a full service port. Capt. Houston made a great description of the almost unlimited capacity of the current Port of Vancouver facilities. However, not every ship that will come to the Greater Vancouver Gateway will be a 6,000-, 8,000- or 9,000-TEUs service. Our port believes, and we have seen borne out, that as the size of ship goes up, the time alongside takes a little longer as there is more handling. There will be a set of cargoes that will be high value, which will want a value-added service. That is very much what we are trying to put in place, so we will be niching for ships. We will be adding more water in the river. We can get to a deeper ship, but we will max out at about 5,000 TEUs per ship.

Our port is interesting in that the terminal at Fraser Surrey Docks is within two miles of the Thornton CN yard and with co-production, container trains are able to be loaded on dock and be in Eastern Canada in five days. Therefore, it is quite a high level of service that will attract a small customer with high-value goods paying a premium for the service. Again, that builds out the gateway as a full level of services: bulk, high volume and high value.

Senator Zimmer: Is there anything the federal government can do to help your situation?

Capt. Domaas: Yes. One of the challenges that we have as the existing port authority is that there is the maintenance dredging regime that goes on to keep the bed of the river in equilibrium

puissions faire, au chapitre de la législation, pour améliorer cela ou améliorer la communication avec les sociétés ferroviaires et les ports, pouvons-nous vous aider par un quelconque moyen législatif?

Capt Houston : Je ne suis pas convaincu que ce soit une bonne idée d'avoir recours à une loi. Il y a près de deux ans, par exemple, le port de Vancouver a signé une entente de collaboration avec CPR, et le port du fleuve Fraser en a signé un environ quatre ou cinq mois après; nous discutons de la manière dont nous allons travailler ensemble, offrir les services ensemble. Un régime qui est l'œuvre d'un partenaire soucieux de collaborer est beaucoup plus puissant qu'un régime instauré par un règlement. J'aimerais encourager les autres intervenants de l'industrie à conclure des ententes semblables les uns avec les autres.

Le sénateur Zimmer : Capitaine Domaas, vous mentionnez dans votre rapport que le nombre de conteneurs a chuté de 373 000 EVP en 2005 à 95 000 EVP, et que cela est attribuable au fait que les navires d'aujourd'hui exigent des installations en eaux plus profondes. Y a-t-il quelque chose que vous puissiez faire, ou avez-vous des plans pour remédier à cela? Avez-vous des plans de création d'une installation en eau plus profonde dans votre port, ou allez-vous tout simplement devoir composer avec les installations actuelles?

Capt Domaas : C'est une question très intéressante. Permettez moi tout d'abord de faire quelques observations. Avec la fusion ce que nous faisons, c'est que nous nous dotons d'un port offrant un service complet. Capt Houston a très bien décrit la capacité presque illimitée des installations actuelles du port de Vancouver. Cependant, ce ne sont pas tous les navires qui vont arriver à la Porte d'entrée du Grand Vancouver qui viendront décharger 6 000, 8 000 ou encore 9 000 EVP. Nous croyons que le temps quai et les activités de manutention augmentent avec la taille du navire. Cela s'est avéré. Il y aura un ensemble de frets de grande valeur, pour lequel on demandera un service à valeur ajoutée. C'est en grande partie ce que nous essayons de mettre sur pied alors nous allons viser une catégorie particulière de navires. Nous allons ajouter de l'eau dans le fleuve. Nous pouvons accueillir un bateau qui exige des eaux plus profondes, mais nous allons être limités à environ 5 000 EVP par navire.

Notre port est intéressant en ce que le terminal de Fraser Surrey Docks est situé à moins de deux milles de la gare de triage du CN à Thornton, et, grâce à la coproduction, on peut charger les trains de conteneurs sur les quais et ils peuvent être dans l'est du Canada en cinq jours. Il s'agit donc d'un service de niveau assez élevé, qui va intéresser les petits clients qui veulent faire transporter des biens de grande valeur et qui sont prêts à payer plus cher pour ce service. Encore une fois, cela fait que la porte d'entrée offre un éventail complet de services : les marchandises en vrac, le volume élevé de marchandises et les marchandises à grande valeur.

Le sénateur Zimmer : Y a-t-il quoi que ce soit que le gouvernement fédéral puisse faire pour vous aider?

Capt Domaas : Oui. L'un des défis auquel fait face le port l'heure actuelle concerne le dragage d'entretien qu'on fait pour maintenir l'équilibre du lit de la rivière entre les digues de façon

between the dikes to mitigate damage from high flows. Now, a piece of that is certainly about making trade and transportation occur. However, another piece of that work is still about protecting people in the floodplain. We have made the case for a number of years about that the current program. It is about a \$10-million dredging program that, through the sale of sand, we are able to recover about \$6.5 million of that. We have maintained that that \$3.5 million is a public good that should be funded from the public purse. By freeing up that money, it adds another \$3.5 million because we are not-for-profit. Therefore, all of our net income from one year becomes capital the next year; that then becomes more capital that we, the new port, can put into road, rail and infrastructure on terminals.

Senator Mercer: Thank you both for being here, and thank you also for the hospitality at the port yesterday. It was very informative.

I want to follow up on the transportation issue of the ground transportation, which Senator Tkachuk brought up. I, too, have been coming to Vancouver for many years with various hats on. I have always been fascinated and frustrated with the lack of a highway system here. With the 2010 Olympics soon upon us, I am still amazed that there is no highway from the airport to downtown. It seems to me that every time we talk about transportation in British Columbia — or ground transportation — we get bogged down in environmental concerns. You have brought up the number of municipal units involved, and the map in your presentation demonstrates the number. How will you get around this? To me, this is critical. You have managed to do it out at Roberts Bank, but you have created a whole new infrastructure. Where does the highway go if there is no other highway system with which to connect?

Capt. Houston: That is a very good observation. That is actually what the whole question of the South Fraser Perimeter Road is about. It is exactly that issue. The federal and provincial governments are putting some money into that. I believe, as the Port Vancouver, we will probably have to put something into it as well. It will connect Deltaport along the Fraser River to Highway 1 to allow the road traffic to move outside of the community. The amount of traffic is a huge problem, but this road would bypass that area and provide easy access to the freeway.

We work individually with the municipalities that we affect; certainly the Port of Vancouver and with the City of Vancouver to improve that Knight Street corridor, which is the one you probably drive down from the airport. We have put several million dollars into helping relieve the congestion on that road. This is something you will find port authorities doing in the future much more. Certainly, an amalgamated port authority, I hope, would start to consider their affect on the communities around them. Building the marine infrastructure is not difficult

atténuer les dommages causés par le débit élevé. Assurément, on fait cela en partie pour permettre le commerce et les transports. Cependant, on le fait aussi en partie pour protéger les gens de la plaine d'inondation. Ce sont des choses que nous faisons valoir depuis un certain nombre d'années au sujet du projet actuel. Il s'agit d'un programme de dragage d'une valeur d'environ 10 millions de dollars, dont nous sommes en mesure de récupérer environ 6,5 millions de dollars en vendant le sable. Nous soutenons que les 3,5 millions de dollars qui restent sont investis pour le bien de la population, et qu'ils devraient donc provenir des fonds publics. En libérant cette somme, on ajoute 3,5 millions de dollars, puisque nous sommes une organisation sans but lucratif. Ainsi, l'ensemble de notre revenu net pour une année est intégré au capital pour l'année suivante; cela fait donc plus de capital que nous, les responsables du nouveau port, pouvons investir dans les routes, les voies ferrées et l'infrastructure des terminaux.

Le sénateur Mercer : Merci à vous deux d'être ici, et merci aussi de votre accueil dans le port, hier. La visite a été très instructive.

Je veux revenir sur la question du transport de surface, qu'a abordée le sénateur Tkachuk. Moi aussi, je viens à Vancouver depuis de nombreuses années pour y jouer différents rôles. J'ai toujours été fasciné, en même temps que frustré, par l'absence d'un réseau routier ici. Les Olympiques de 2010 arrivant à grands pas, je trouve encore incroyable qu'il n'y ait pas de grandes routes entre l'aéroport et le centre-ville. Il me semble que chaque fois que nous parlons de transport en Colombie-Britannique — ou de transport de surface —, nous sommes bloqués par les enjeux environnementaux. Vous avez soulevé la question du nombre de municipalités qui participent au processus, et la carte que vous avez présentée pendant votre exposé illustre le nombre de municipalités. Comment allons-nous régler ce problème? À mon avis, c'est un problème fondamental. Vous êtes parvenu à le régler à Roberts Bank, mais vous avez mis sur pied toute une nouvelle infrastructure. Où mènera la route, s'il n'y a aucun autre réseau routier auquel la raccorder?

Capt Houston : C'est une très bonne observation. En fait, c'est à cela que tient toute la question de la route périphérique sur la rive sud du fleuve Fraser. Le problème est exactement celui que vous avez décrit. Les gouvernements fédéral et provinciaux investissent certaines sommes dans ce projet. Je crois que le port de Vancouver devra aussi contribuer. Cette route va relier Deltaport et la route 1 en longeant le fleuve Fraser de façon à détourner la circulation à l'extérieur de la collectivité. La circulation est un problème énorme, mais cette route permettrait de contourner le secteur et offrirait un accès direct à l'autoroute.

Nous travaillons avec chacune des municipalités touchées par nos activités; assurément, le port de Vancouver travaille avec la ville de Vancouver à l'amélioration du couloir de la rue Knight, qui est probablement celle que vous avez empruntée pour venir ici à partir de l'aéroport. Nous avons investi plusieurs millions de dollars pour tenter de remédier au problème de congestion sur cette route. C'est quelque chose que vous allez voir les ports faire beaucoup plus à l'avenir. Assurément, j'espère qu'une administration portuaire fusionnée commencera à tenir compte

nowadays. Terminals are so valuable that we get inundated with offers from other companies wanting to invest in the terminals with us. It leaves us with the capacity, then, to start thinking about the arterial routes that lead into the port.

You are right; there is no highway system that comes right downtown. The Knight Street corridor is the one that carries the brunt of the container traffic. Of course, with the rail, there is a bunch of grade crossings all over the rail system in the Lower Mainland, which affects the traffic as well. Many of those need to have overpasses and such. Those are the ways that we will do it. Plus, as a coordinated port working with the Greater Vancouver Regional District, we can amalgamate, I hope, their Livable Region Strategic Plan and, as Capt. Domaas said earlier, with a transportation section and an economic section in that plan.

Capt. Domaas: We need, and Capt. Houston alluded to it earlier, the big dream, the big picture to provide to the citizens of this region. I am sure if you have not got it, the librarian can provide it, but the Province of British Columbia's strategic action plan for infrastructure lays out about 30 years of infrastructure needed in this region. It includes the South Fraser Perimeter Road, the North Fraser Perimeter Road and bridge crossings. Unfortunately, because the province is talking about the B.C. gateway and the federal government is talking about the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative, yet they have not actually brought that together and told people that that is the same project, we find that as projects in the region come forward, people see them as one-offs; for instance, the North and South Fraser Perimeter Roads. In my community, there was a huge push during the municipal elections last year to ensure the South Fraser Perimeter Road was built, so we would not need the North Fraser Perimeter Road. Well, in this region, it is not a case of either/or in this infrastructure. It all has to be built, and that is where the new port authority — back to hopes that Capt. Houston and I have for the new entity — has the opportunity to be a leader in bringing the public education campaign forward. However, this is a bundle of infrastructure and policy initiatives; it is not pick and choose from a menu.

Senator Mercer: I wish you a lot of luck with that because it seems, to me, that it will be the stumbling block. I sympathize with you; I come from Halifax, where one of our piers is isolated in the south end of the city and the traffic has to come through city streets to get their containers out.

de l'effet de ses activités sur les collectivités qui l'entourent. Construire l'infrastructure maritime est facile aujourd'hui. Les terminaux sont si rentables que nous sommes submergés d'offres d'autres entreprises qui veulent investir dans les terminaux avec nous. Cela a donc pour effet que nous sommes capables de commencer à réfléchir au sujet des voies de communication qui mènent au port.

Vous avez raison; il n'y a pas de réseaux de routes qui aboutissent directement en ville. La majeure partie des marchandises qui arrivent dans des conteneurs passent par le couloir de la rue Knight. Bien entendu, il y a tout un tas de passages à niveau dans le réseau ferroviaire du Lower Mainland, ce qui a aussi une incidence sur la circulation. Il faudrait construire des échangeurs et ce genre de choses pour bon nombre des passages à niveau. C'est comme ça que nous allons faire les choses. En outre, comme port coordonné travaillant avec le district régional de Vancouver, nous pourrions intégrer, j'espère, le Plan stratégique d'habitabilité régionale de cette organisation, et comme Capt. Domaas l'a dit auparavant, doter ce plan d'une section sur les transports et d'une section sur l'économie.

Capt. Domaas : Il faut que nous fassions part, comme le Capt. Houston l'a dit plus tôt, du grand rêve, de l'ensemble du projet aux citoyens de la région. Je suis convaincu que, si vous ne l'avez pas, le bibliothécaire peut vous le fournir, mais le plan d'action stratégique en matière d'infrastructure de la Colombie-Britannique prévoit les besoins d'infrastructure de la région pour environ 30 ans. Il porte sur la route périphérique sur rive sud du fleuve Fraser, sur celle sur la rive nord et sur les traversées de pont. Malheureusement, vu que la province parle de la porte d'entrée de la Colombie-Britannique et que le gouvernement fédéral parle de l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique, les gouvernements n'ont pas encore regroupé leur efforts et dit à la population qu'il s'agit d'un seul et même projet et nous constatons que les gens de la région voient les projets comme des projets indépendants; par exemple, les routes périphériques sur les rives nord et sud du fleuve Fraser. Dans ma collectivité, aux élections municipales de l'an dernier, on a exercé beaucoup de pressions pour s'assurer que la route périphérique sur la rive sud du fleuve Fraser allait être construite, pour que nous n'ayons pas besoin de la route périphérique sur la rive nord. Eh bien, dans la région, la question n'est pas de choisir entre telle ou telle infrastructure. Il faut tout construire, et c'est à cet égard que la nouvelle administration portuaire — nous en revenons à l'espoir que le Capt. Houston et moi entretenons de voir la création d'une nouvelle organisation — a l'occasion de jouer un rôle de chef de file en organisant la campagne de sensibilisation publique. Cependant, il s'agit d'un ensemble d'initiatives stratégiques et de matière d'infrastructure; ce n'est pas un menu dans lequel on peut choisir.

Le sénateur Mercer : Je vous souhaite bonne chance en ce qui concerne cette question, parce que, à mon avis, ce sera la pierre d'achoppement. Je suis de votre côté; je viens de Halifax, et l'un de nos quais est isolé à l'extrémité sud de la ville, ce qui fait que les conteneurs doivent passer par les rues de la ville.

I do want to switch to one of my other hats as a member of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. A constant complaint, which we have heard from producers of pulse products, is the lack of availability of containers; empty containers on the Prairies, in particular; and that they ship many of the products to Vancouver to be repackaged in containers here. When they get containers, they are not in the condition necessary for shipping such products as lentils, chickpeas and all the other pulse products, which we produce so well on the Prairies. Perhaps you could address that issue. I continue to ask people if we have enough containers, hopper cars, and railcars mainly because we produce railcars in my province. I am interested in selling more, but I continue to get the answer that there are enough. Well, if there are enough, they obviously are not on the Prairies where they need to be for people to package pulse products to get them to the Port of Vancouver to ship them overseas.

Capt. Houston: It is a very complicated issue. I am not trying to avoid your question because I just do not know the answer. We have been working with the railroads for about 10 years on this very issue, and with the producers in the Prairies to try to help them out with exactly this problem. I cannot answer it for you, I really do not know. I am sure somewhere in your travels you will be meeting with the two national railroads that provide that service. I am not qualified to answer it for you.

Capt. Domaas: Just to build on Capt. Houston's comment, I believe it does beg the question: What does transportation look like in Canada in the future? Clearly, we have two mismatched plans at the moment. The Prairie farmers would love to see the unit trains stop and provide them with containers. Conversely, in our gateway, we see many industries, such as forestry, consolidating their entire inventory because there are empty containers here. Therefore, it may be a question of where the inventory goes and how we direct it back and addressing that. Going back to Capt. Houston's comment, this is the kind of work that we have to do with the railways to understand how the supply chain will look and operate.

Senator Mercer: I will continue to ask everybody this question until somebody actually gives me an answer because it is tough enough farming without running into the problem of not being able to get the product in good condition to the marketplace.

I want to switch for a moment to security, two different kinds of security. I was interested, as I looked at a map of Roberts Bank, how isolated it is; it sticks out there. I made the comment yesterday that, from a security point of view, it is good news because it is isolated. However, I also live on the coast, so I know

Je veux, pendant un instant, jouer mon rôle de membre du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Une plainte qui revient constamment, que nous avons entendu formuler par les producteurs de légumineuses, c'est le manque de conteneurs disponibles, de conteneurs vides dans les Prairies, surtout, et le fait qu'ils expédient une bonne partie de leurs produits ici, à Vancouver, où ces produits sont emballés et placés dans des conteneurs. Lorsque les producteurs reçoivent les conteneurs, ceux-ci ne sont pas en état de servir au transport de produits comme les lentilles, les pois chiches et toutes les autres légumineuses que nous produisons en abondance dans les Prairies. Vous pourriez peut-être vous attacher à ce problème. Je demande toujours aux gens si nous disposons de suffisamment de conteneurs, de wagons trémies et d'autorails, surtout parce que nous en construisons dans ma province. Je serais intéressé à en vendre davantage, mais on me répond toujours qu'il y en a suffisamment. Eh bien, s'il y en a suffisamment, ceux-ci ne se trouvent de toute évidence pas dans les Prairies, où on en a besoin pour emballer des légumineuses, les expédier dans le port de Vancouver et les envoyer à l'étranger.

Capt Houston : C'est une question très compliquée. Je n'essaie pas d'éviter de répondre à votre question, parce que je ne connais tout simplement pas la réponse. Nous travaillons sur ce problème avec les sociétés ferroviaires depuis environ dix ans, ainsi qu'avec les producteurs des Prairies, pour essayer d'aider ces derniers à régler le problème même que vous avez décrit. Je ne peux pas vous répondre, je ne connais vraiment pas la réponse. Je suis convaincu qu'à un moment ou à un autre de vos voyages, vous allez rencontrer les représentants des deux sociétés ferroviaires nationales qui offrent ce service. Je ne possède pas les qualifications nécessaires pour vous répondre.

Capt Domaas : Simplement pour ajouter quelque chose aux commentaires de le Capt Houston, je pense que cela nous pousse à nous poser la question suivante : quelle sera la situation dans le domaine des transports au Canada dans l'avenir? Il est clair, à l'heure actuelle, que nous avons deux plans divergents. Les agriculteurs des Prairies aimeraient voir les trains-blocs s'arrêter pour leur fournir des conteneurs. À l'inverse, à notre porte d'entrée, nous voyons de nombreux secteurs, par exemple le secteur des forêts, mettre ensemble tous ses produits, parce qu'il y a ici des conteneurs vides. Ainsi, c'est peut-être une question de savoir où vont les produits et comment nous les renvoyons, ainsi que de régler ce problème. Pour en revenir aux commentaires de Capt Houston, c'est le genre de travail que nous devons effectuer avec les sociétés ferroviaires, afin d'avoir une idée du fonctionnement futur de la chaîne d'approvisionnement.

Le sénateur Mercer : Je vais continuer à poser la question à tout le monde jusqu'à ce que quelqu'un me donne une réponse, parce que c'est déjà assez difficile d'être agriculteur sans avoir à faire face au problème de mettre en marché un produit en bon état.

J'aimerais passer au thème de la sécurité pour un instant, les deux différents types de sécurité. J'ai trouvé intéressant, lorsque j'ai jeté coup d'œil sur la carte de Roberts Bank, de constater à quel point l'endroit est isolé; c'est remarquable. J'ai fait ce commentaire hier, selon lequel, du point de vue de la sécurité,

what the ocean can do. We have seen what it can do around the world with tsunamis and hurricanes. What protection do you have at Roberts Bank for forces of nature such as tsunamis and hurricanes? Even though it looks high, it is not really that high in comparison to what the ocean can do.

Capt. Houston: That is another excellent question, senator. When we planned the infrastructure out there — I believe 1992 or 1993 — we did some extension work on seismic events. It was one of the reasons we chose Roberts Bank. Roberts Bank was originally just a subsurface island. It is a rocky island surrounded by sand. We chose that deliberately because of the seismic issue, rather than the protection it would give.

As far as tsunamis are concerned, we are blessed here in British Columbia in the Lower Mainland because we are protected by Vancouver Island. Vancouver Island is a breakwater for us. It is the same usually during the winter storms et cetera. The fetch — the distance that the wind can move the water — is reduced because of Vancouver Island. Therefore, the minor wave action and such that we get here inside is much less than they would get elsewhere. If there was a tsunami here because of some event offshore, we would see abnormal tides, high tides and that sort of phenomena, but it is unlikely that we would see a very large wave coming in.

Senator Mercer: Fortunately, you do not live in Victoria.

I was also impressed by the number of parks that you have along the Port of Vancouver yesterday when we were out on the boat. While it is very nice and seems to be used by many of the local residents, it does put people in close proximity to your fence and to products and containers that are just inside the fence. What are you doing to protect the security of the containers and vice versa? What special measures have you taken there?

Capt. Houston: The international standards for port security — which came out July 1, two years ago, I believe — make the port authorities responsible for their area. In the case of the Vancouver Port Authority, that includes the roads, rails, bridges, overpasses and so forth. The responsibility for the terminal security lies with the terminal operator. We have been working with the terminal operator because we do not want 25 different systems within the Port of Vancouver. We have, in fact, developed a single, unified system for everybody. We have provided cameras and other equipment and technology.

In fact, over the next five years, the Port of Vancouver will spend about \$31 million on enhancing our security system and making our road system much better in terms of operations and security. We are blessed at the Port of Vancouver with a security chief who believes that security needs to enhance

c'est une bonne chose que le terminal soit isolé. Cependant, je vis sur la côte, alors je sais ce que l'océan peut faire. Nous l'avons vu partout dans le monde, avec les tsunamis et les ouragans. De quelle protection disposez-vous, à Roberts Bank, contre les forces de la nature comme les tsunamis et les ouragans? Même si ça semble être élevé, ce n'est pas très haut quand on pense à ce que l'océan peut faire.

Capt Houston : C'est une autre excellente question, sénateur. Lorsque nous avons planifié l'infrastructure à cet endroit — j'ai cru que c'était en 1992 ou en 1993 — nous avons fait une analyse exhaustive au sujet des tremblements de terre. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons choisi Roberts Bank. À l'époque, Roberts Bank n'était qu'un haut-fond. Une sorte d'île rocheuse entourée de sable. Nous avons fait ce choix délibérément, en fonction des possibilités de tremblement de terre plutôt que de la protection que l'endroit offrirait.

En ce qui concerne les tsunamis, nous avons beaucoup de chance dans le Lower Mainland, parce que nous sommes protégés par l'île de Vancouver. L'île de Vancouver est comme une digue pour nous. De la même manière, elle nous protège durant l'hiver parce qu'il y a des tempêtes, et ainsi de suite. La portée — la distance à laquelle le vent peut faire se déplacer l'eau — est réduite grâce à l'île de Vancouver. Ainsi, les vagues qui arrivent jusqu'ici sont beaucoup plus petites que celles qu'on peut voir ailleurs. Si y avait un tsunami à cause d'un événement au large, nous aurions des marées anormales, des marées hautes et ce genre de choses, mais il est improbable qu'une très grosse vague vienne jusqu'ici.

Le sénateur Mercer : Heureusement, vous ne vivez pas à Victoria.

Le nombre de parcs adjacents au port de Vancouver m'a aussi impressionné, hier, lorsque nous avons fait un tour sur le bateau. C'est très joli, et il semble que beaucoup de gens d'ici se rendent dans ces parcs, mais, en même temps, les gens sont près de clôtures et des produits et des conteneurs qui se trouvent juste à l'intérieur de ces clôtures. Que faites-vous pour assurer la sécurité des conteneurs et vice versa? Quelles mesures spéciales avez-vous prises?

Capt Houston : Les normes internationales sur la sécurité des ports — publiées, je crois, il y a deux ans, le 1^{er} juillet — rendent les administrations portuaires responsables de leur terrain. Dans le cas du port de Vancouver, il s'agit des routes, des voies ferrées, des ponts, des échangeurs et ainsi de suite. La responsabilité de la sécurité du terminal relève de l'exploitant de celui-ci. Nous avons travaillé avec l'exploitant du terminal, parce que nous ne voulons pas avoir 25 systèmes différents dans le port de Vancouver. En fait, nous avons élaboré un seul système, unifié, pour tous. Nous avons fourni des caméras et d'autres pièces d'équipement et outils technologiques.

En réalité, au cours des cinq prochaines années, le port de Vancouver va investir environ 31 millions de dollars pour l'amélioration du système de sécurité et pour rendre le réseau routier beaucoup plus efficace au chapitre des activités et de la sécurité. Nous avons la chance d'avoir un chef de la sécurité à

operations, not deter from them. There is a very complex electronic system that guards with cameras and so on, which are monitored.

Senator Mercer: Is it centralized?

Capt. Houston: Yes, it is. It is centralized in Canada Place. We use the operation centre there — it already existed — and that is where, collectively, it is monitored.

Senator Mercer: From that office in Canada Place, can they observe every fence and entranceway to all of the various aspects of the ports in Vancouver?

Capt. Houston: All the ports within the Port of Vancouver's district, yes. I believe we have over 300 cameras altogether.

Senator Adams: Thanks for coming. My first question is about the huge problem you say we have with transportation right now. You said, I believe, to Senator Tkachuk, that Canada needs a national transportation policy. Are you talking about other countries? You are not talking about only Canada. Are you talking about Asia and the United States, that you have difficulty between shipping?

Capt. Domaas: No, I believe we are talking about building a Canadian policy that will be more responsive to what we see offshore. When Capt. Houston and I visited China the last two times with the minister's trade trips — because it is a controlled economy — they are building the roads, rail and infrastructure at a rapid rate, all with government support. It was very clear from the statements they and the carriers made, that Asia is doing all they can to provide the cheapest goods possible for the world market. The carriers are doing all they can to bring the goods here as cheaply as possible. However, if the goods get to the store and there is a \$5 or \$10 premium on them that the consumers are unhappy with, it is the Canadian infrastructure system that will have to be accountable for that. Therefore, our comments are: Let us build the policy in Canada that will encourage all the levels of government, all the departments of government to focus on this need. Otherwise, the very taxpayers that are funding the system will be hampered and not given what they expect.

Senator Adams: How will you go about it? Will the Government of Canada have to say that we need to work with another country and make a policy?

Capt. Houston: Senator Adams, I believe the changes in the national transportation policy would be a matter for Canada. We believe we need accountability within its service providers, be it the port, road, rail or whoever. It is to provide a mechanism because that accountability is not there today. Accountability would go a long way toward answering questions, such as

pense que s'occuper de la sécurité doit permettre d'améliorer les activités, et non nuire à celles-ci. Nous avons un système informatique très complexe pour la surveillance, avec des caméras et ainsi de suite, et on surveille ce qui se passe à l'aide de ces caméras.

Le sénateur Mercer : Le système est-il centralisé?

Capt Houston : Oui. Il est centralisé, et il se trouve à la Place du Canada. Nous utilisons le centre des opérations qui se trouve là-bas — et qui existait déjà — et c'est là que nous effectuons la surveillance d'ensemble.

Le sénateur Mercer : À partir de ce bureau de la Place du Canada, les personnes responsables peuvent-elles surveiller ce qui se passe près de chaque clôture et de chaque entrée de toutes les différentes installations des ports de Vancouver?

Capt Houston : Tous les ports qui font partie du district du port de Vancouver, oui. Je pense que nous avons, au total, plus de 300 caméras.

Le sénateur Adams : Merci d'être venus. Ma première question concerne l'énorme problème en matière de transport auquel vous dites que nous faisons face en ce moment. Vous avez dit, je crois, au sénateur Tkachuk, que le Canada a besoin d'une politique nationale en matière de transport. Parlez-vous d'autres pays? Vous ne parlez pas seulement du Canada. Parlez-vous de l'Asie et des États-Unis, des problèmes que vous connaissez, entre deux endroits?

Capt Domaas : Non, je pense que nous parlons d'élaborer une politique canadienne qui permettra de mieux réagir à ce que nous voyons à l'étranger. Lorsque Capt Houston et moi avons visité la Chine les deux dernières fois que nous avons participé aux voyages d'affaires du ministre — parce qu'il s'agit d'une économie dirigée — on construit là-bas des routes, des voies ferrées et des infrastructures à un rythme soutenu, tout cela avec le soutien du gouvernement. Il était clair, d'après les déclarations des représentants du gouvernement et des transporteurs, que l'Asie fait tout ce qu'elle peut pour mettre sur le marché mondial les produits les moins chers possible. Les transporteurs font de leur mieux pour expédier leurs produits ici à moindres frais. Cependant, si les produits coûtent 5 \$ ou 10 \$ de plus en magasin et que les consommateurs en sont mécontents, c'est le système d'infrastructure du Canada qui devra rendre des comptes. Nos commentaires sont donc les suivants : élaborons la politique canadienne qui encouragera tous les ordres de gouvernement, tous les ministères à se concentrer sur ce besoin. Sinon, on fera du tort aux contribuables qui financent le système, et on ne leur donnera pas ce à quoi ils s'attendent.

Le sénateur Adams : Comment allez-vous faire? Le gouvernement du Canada devra-t-il dire que nous devons travailler avec un autre pays et élaborer une politique?

Capt Houston : Sénateur Adams, je pense que d'apporter des modifications à la politique nationale en matière de transports relève du Canada. Nous croyons que nous devons rendre responsables les fournisseurs de services, que ce soit les ports, les organisations chargées du réseau routier ou du réseau ferroviaire ou qui que ce soit d'autre. Il s'agit de prévoir un

Senator Mercers' about railcar delivery, consistency and the question about ordering longshoremen when the infrastructure does not turn up to make it work, those types of issues. These issues are very much an internal Canadian issue, but I would certainly recommend that we examine other countries' national policies to make sure we get the best of breed if we will be changing it at all.

Capt. Domaas: On that topic of policy, senator, it is a bit bold of us, but we should be asking the question: Just because we have done things in the past, are they the right things to do in the future? We commented previously that both of us report to Transport Canada; they make no bones that they are a regulator. However, our act says that we are to facilitate trade. How do we facilitate trade when we report to a person who wants, not to put the handcuffs on, but certainly to have a very tight set of rules? We have actually contemplated over coffee whether or not we are reporting to the right minister. Should we, as ports, report to Foreign Affairs and Economic Trade Canada? This is the type of question that if we had a policy discussion that was not focused on what the mode is, but what the outcome is, then we might have a much more interesting and productive discussion.

Senator Adams: I live in the Arctic, in Nunavut, and we now have concerns about climate change. I believe you people mostly come with goods between Manitoba and Saskatchewan and maybe other provinces. I just want to find about the future of climate change if you are talking about another 20-year plan to try to upgrade the transportation. I was up in the High Arctic in June; there is hardly any ice up there now. Now it is at Ellesmere Island that that perimeter of ice moves a little bit every year. In the future, instead of happening in the Arctic, it will move down to the East, between Halifax and Montreal or as far down as New York. Does climate change affect your company in the future? Will it reduce your costs? Maybe you do not go to those regions.

Capt. Houston: Senator Adams, I think it is fair to say that both the ports are very concerned about sustainability, the environment and climate change. In fact, we briefed our board on climate change just recently. I believe the ports are in a unique position to be able to make some of the changes that need to be made. If we look at the new direction from the federal government on air quality, for instance, I know that the ports here in the Lower Mainland have done a lot of work with companies that provide biodiesel to reduce emissions. We have done a lot of work. In fact, we helped fund a company that developed an additive for diesel oil — burned in deep sea shipping — which reduced its noxious emissions by 50 per cent.

mécanisme, parce que cette responsabilisation n'existe pas à l'heure actuelle. Ce processus de responsabilisation permettrait de répondre en grande partie aux questions comme celles du sénateur Mercer au sujet des livraisons par autorail et de la constance, ainsi qu'à la question au sujet des débardeurs, lorsque l'infrastructure ne fonctionne pas, et ce genre de problème. Ces problèmes forment un dossier qui relève tout à fait du Canada, mais je recommanderais certainement que nous examinions les politiques nationales d'autres pays pour nous assurer de puiser aux meilleures sources si nous allons modifier quoi que ce soit.

Capt Domaas : En ce qui concerne les politiques, sénateur, c'est peut-être un peu osé de notre part, mais nous devrions poser la question suivante : simplement parce que nous avons fait certaines choses dans le passé, est-ce que c'est ça qu'il faut faire dans l'avenir? Nous avons indiqué déjà que nous relevons tous deux de Transports Canada; il s'agit d'un organisme de réglementation, et on ne s'en cache pas. Cependant, notre loi prévoit que nous facilitons le commerce. Comment faciliter le commerce lorsque nous relevons d'une personne qui souhaite ne pas menotter qui que ce soit, mais certainement définir un ensemble très strict de règles? Nous nous sommes demandé, en prenant le café, si nous relevions du bon ministre. Les administrations portuaires devraient-elles relever d'Affaires étrangères et Commerce international Canada? C'est le genre de question qui, si nous avions une discussion sur les politiques qui était axée non pas sur le mode, mais sur le résultat, pourrait donner lieu à une discussion beaucoup plus intéressante et productive.

Le sénateur Adams : Je vis dans l'Arctique, au Nunavut, nous nous préoccupons en ce moment des changements climatiques. Je pense que vous transportez surtout des produits entre le Manitoba et la Saskatchewan, et peut-être d'autres provinces. Je ne veux que savoir ce que seront les changements climatiques dans l'avenir, lorsque vous parlez d'un autre plan à 20 ans visant l'amélioration des transports. Je me suis rendu dans le Grand Nord en juin; il n'y a pratiquement aucune glace là-bas maintenant. Aujourd'hui, c'est à l'île d'Ellesmere que la banquise se déplace un peu chaque année. À l'avenir, plutôt que de se produire dans l'Arctique, cela va se produire dans l'est, entre Halifax et Montréal, ou même aussi au sud que New York. Est-ce que les changements climatiques vont avoir une incidence sur les activités de votre entreprise dans l'avenir? Est-ce qu'ils vont faire diminuer vos dépenses? Peut-être n'allez-vous pas dans ces régions.

Capt Houston : Sénateur Adams, je pense qu'il est juste de dire que les deux ports sont très préoccupés par la durabilité, l'environnement et les changements climatiques. En fait, nous avons tout récemment organisé une séance d'information sur les changements climatiques à l'intention des membres de notre conseil d'administration. Je crois que les ports sont dans une position unique qui leur permet d'effectuer certains des changements qu'il faut faire. Prenons par exemple la nouvelle directive du gouvernement fédéral au sujet de la qualité de l'air : je sais que les ports du Lower Mainland ont beaucoup travaillé avec les entreprises qui fournissent le biodiesel à réduire les émissions. Nous avons fait beaucoup de travail. En fait, nous avons

In fact, one of the shipping companies that runs out of Vancouver now uses the additive in all their ships. We use it on the docks and on the terminals.

We just recently, at the Port of Vancouver, changed all our security cars over or will be changing them over to be hydrogen-fuelled. There is a lot we can all do. Many of the terminal operators are now using hybrid dock equipment. Some of those big gantries, which you saw yesterday, are massive; some of those are now hybrid. Just as a hybrid car, they run on batteries and, naturally, the movement of the goods generates the power for the battery. We all do whatever we can between us to make sure we are environmentally aware because we live in a very crowded area.

If we need any guidance on this whatsoever, we only have to look at Long Beach in Los Angeles to see what we do not want to be. Therefore it is important to put that equipment and those measures in place now to try to avoid those problems.

Senator Adams: We heard that in the future, in the United States, especially Seattle and San Francisco, they will have many ships that come from Asia. I heard from the department in Ottawa, that a company is taking over the ports, in the near future, for shipping from Asia. Do you ever have a problem with that kind of issue, or have you negotiated with any other companies from places such as Asia for shipping? Mostly, we are talking about Wal-Mart and Canadian Tire and so on. Now, you have millions of tonnes shipped to you from Asia every year. Do you see any future takeover or do you not have any problem with that issue?

Capt. Houston: If I understand your question, Senator Adams, it is about the ownership of the terminals and suchlike.

Senator Adams: Yes.

Capt. Houston: We do have that type of regime here in the Port of Vancouver, but you have to understand that the terminals and the port are owned by the port authority via the federal government. With respect to the United States and DP World buying ports in New York or anywhere in the United States, they were not buying the port, the terminal or infrastructure of any type. They were actually buying the operating lease to run the terminal. That is exactly what we have here in the Port of Vancouver.

Centerm, which is one of the container terminals you saw yesterday, is owned by the Port of Vancouver, but the lease to operate that terminal is owned by DP World from Dubai. They do not own any of the infrastructure whatsoever; that is all owned by the Canadian people.

contribué au financement d'une entreprise qui a mis au point un additif pour le carburant diesel — qu'on utilise dans le transport hauturier — qui a réduit ses émissions toxiques de 50 p. 100. En réalité, l'une des sociétés de transport maritime de Vancouver utilise maintenant l'additif pour tous ses navires. Nous l'utilisons sur les quais et dans les terminaux.

Tout récemment, au port de Vancouver, nous avons remplacé toutes nos voitures de patrouille de sécurité, ou nous allons les remplacer par des voitures à l'hydrogène. Il y a beaucoup de choses que nous pouvons tous faire. Beaucoup d'exploitants de terminaux utilisent maintenant de l'équipement hybride sur les quais. Certains de ces grands portiques, que vous avez vus hier, sont lourds; certains d'entre eux sont maintenant hybrides. Tout comme une voiture hybride, ils fonctionnent avec des batteries, et, naturellement, le déplacement des produits génère le courant qui permet de recharger la batterie. Nous faisons tous de notre mieux pour nous assurer de respecter l'environnement, parce que nous vivons dans une région très peuplée.

Si nous avons besoin de jeter un coup d'œil ailleurs pour nous guider, il suffit de jeter un coup d'œil du côté de Long Beach, à Los Angeles, pour voir dans quelle situation nous ne voulons pas être. Il est donc important de mettre cet équipement et ces mesures en place dès maintenant pour éviter ces problèmes.

Le sénateur Adams : Nous avons entendu dire que les États-Unis, et particulièrement Seattle et San Francisco, vont accueillir dans l'avenir de nombreux navires qui vont venir d'Asie. J'ai appris du ministère, à Ottawa, qu'une entreprise reprendra bientôt la direction des ports, pour le transport maritime en provenance de l'Asie. Est-ce que vous faites parfois face à des problèmes pour des raisons de cet ordre, ou avez-vous négocié avec d'autres entreprises d'endroits comme l'Asie au chapitre du transport maritime? Il s'agit surtout de Wal-Mart et de Canadian Tire, et ainsi de suite. À l'heure actuelle, vous recevez des millions de tonnes de marchandises en provenance de l'Asie chaque année. Vous attendez-vous à une prise de contrôle, ou est-ce que cela ne pose aucun problème pour vous?

Capt Houston : Si je comprends bien votre question, sénateur Adams, elle porte sur la propriété des terminaux et ce genre de chose.

Le sénateur Adams : Oui.

Capt Houston : Ce genre de régime existe, ici, dans le port de Vancouver, mais vous devez savoir que les terminaux et le port sont la propriété de l'administration portuaire par l'intermédiaire du gouvernement fédéral. En ce qui concerne les États-Unis et le fait que DP World achète des ports à New York ou ailleurs aux États-Unis, la société n'a pas acheté le port, le terminal ou une quelconque infrastructure. Elle a conclu un contrat de location-exploitation pour le terminal. C'est exactement ce qui se passe dans le port de Vancouver.

Centerm, qui est l'un des terminaux à conteneurs que vous avez vus hier, est la propriété du port de Vancouver, mais c'est DP World, de Dubaï, qui détient le contrat d'exploitation du terminal. La société ne possède aucune des infrastructures; celles-ci sont la propriété du peuple canadien.

Senator Dawson: I will be asking a question that has probably been asked for the last hundred years in this committee. The major complaints yesterday were about CN and CP, and how we make the railway companies accountable for the way they service the ports and the way they cooperate with the city. When we write the report, it is probably one of the questions we will have to address. When you get to your concluding point, if you had to make recommendations of what we should have in our report, feel free at the end maybe to conclude on a few high points because we will have to make difficult choices on what we prioritize. However, for us, it is becoming an issue where the railway companies are not cooperating with the end users, be they the operators, and are not cooperating with the port authorities. What can we, as a committee, recommend to the government to make them more accountable?

Capt. Houston: Senator Dawson, that is exactly what we are suggesting with a review of the national transportation policy. It is not just railroad: Every member of that supply chain needs to be accountable; every single person who is involved needs to be accountable; and every company that is involved in that supply chain needs to be accountable to each other and to their customers. That is possibly what all of us over the years have lost sight of. As Allan mentioned, we are not-for-profit. We are economic generators, so everything we do gets ploughed back in to the system. However, many of the others in the system are actually publicly-traded companies or privately-owned companies, and they have a different outlook. That is why I believe the amalgamated port can go a long way to influencing some of the behaviours. We are seeing a change. The head of CP Rail — not the current, not Fred Green, but Rob Ritchie before him — said to me one day, "We never ever worry about CP not supporting the growth at the Port of Vancouver." He said, "You are our only port outlet in Canada. As you grow, we have to grow." I feel that the very agreement that we have signed with each other is them starting to realize that they need to be accountable to people such as ourselves, other providers in the system and their customers. Therefore, I believe you will see that that change is coming. However, again, we would go back to changes or a recreation of a new national transportation policy to cement that into legislation.

Senator Dawson: My colleague Senator Mercer talked about the containers and asked where they are. There has been talk, and we have heard in committees over the last few months, about electronic identification of containers. That would facilitate the sharing of information between the train, port authorities and terminal operators. They would know the container's location and, most likely, depending on how the system works, the container's contents or if it is available but not being delivered to

Le sénateur Dawson : Je vais poser une question que le comité pose probablement depuis 100 ans. Les plaintes les plus importantes que nous avons entendues hier concernaient le CN et le CP, et on se demandait comment rendre les sociétés ferroviaires responsables de leur manière de servir les ports et de collaborer avec la ville. Lorsque nous rédigerons notre rapport, c'est probablement l'une des questions qu'il nous faudra aborder. Lorsque vous en arriverez à votre conclusion, si vous aviez à formuler des recommandations concernant ce qui devrait figurer dans notre rapport, sentez-vous bien à l'aise peut-être à la fin de tirer des conclusions au sujet de quelques points importants, parce que nous allons avoir de la difficulté à faire certains choix et à établir les priorités. Cependant, pour nous, le problème est de devenir le suivant : les sociétés ferroviaires ne collaborent pas avec les utilisateurs finaux, qui peuvent être les exploitants, ni avec les administrations portuaires. Qu'est-ce que le comité peut recommander au gouvernement pour les responsabiliser?

Capt Houston : Sénateur Dawson, c'est exactement ce que nous suggérons lorsque nous proposons de réviser la politique nationale en matière de transport. Il ne s'agit pas seulement de sociétés ferroviaires : tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement doivent être responsables, chacune des personnes qui y participe doit être responsable, et toutes les entreprises qui participent à la chaîne d'approvisionnement doivent être responsables les uns face aux autres et face à leurs clients. C'est peut-être ça que nous avons tous perdu de vue au fil du temps. Comme Allan l'a mentionné, nous sommes des organisations sans but lucratif. Nous sommes des moteurs économiques, ce qui fait que toutes nos activités ont des répercussions sur le système. Cependant, bon nombre des autres intervenants du système sont en fait des sociétés cotées en bourse ou des entreprises privées, et elles adoptent un point de vue différent. C'est la raison pour laquelle je crois que la fusion des ports peut avoir une influence importante sur certaines attitudes. Nous voyons du changement. Le président de CP Rail — pas le président actuel, Fred Green, mais Rob Ritchie, qui était là avant lui — m'a dit un jour : « Nous ne nous soucions jamais de ce que le CP ne soutienne pas la croissance du port de Vancouver. Il a ajouté : « Vous êtes le seul port auquel nous avons accès au Canada. Notre croissance doit être adaptée à la vôtre. » Je pense que l'entente même que nous avons conclue tient à ce que les représentants de cette société ont commencé à prendre conscience du fait qu'ils doivent être responsables face à des gens comme nous, les autres fournisseurs du système, et face à leurs clients. Je pense donc que vous allez voir des changements se produire. Cependant, encore une fois, nous en reviendrions à des modifications de la politique nationale en matière de transport ou à une refonte de celle-ci pour inscrire cela dans la loi.

Le sénateur Dawson : Mon collègue, le sénateur Mercer, a parlé des conteneurs et il vous a demandé où ces conteneurs se trouvent. Au cours des derniers mois, il y a eu des discussions au sujet de l'identification électronique des conteneurs, et nous avons entendu parler de cela au cours de réunions des comités. Ce mécanisme faciliterait l'échange de renseignements entre les sociétés ferroviaires, les ports et les exploitants de terminaux. On saurait où se trouve un conteneur, et, fort probablement, se n

the Western farmers. However, at least we will know its location. Is there any work being done or are you participating in trying to develop that system?

Capt. Houston: Yes. In fact, we made a presentation to Transport Canada and other levels of government just recently in Ottawa about that very thing. We call it our dashboard because it is just like the dashboard of a car. It has lots of information and a choice of what we want to see. The movement and goods of containers — where they are — is all part of that program. The information is known today. You do not actually need electronic tags on the container. It is just that together we need to share the information that each of us has and the picture is there, the information is there. We just need to translate it better.

Capt. Domaas: If I could go back and just build on that, Capt. Houston hits a point, which we should reiterate, in that we are working closer and closer with all members and partners in the supply chain. To go back to this new paradigm in Canada, I am not sure that we will be able to regulate anybody to do anything. It is about building the economic supply chain and drive people by what is in it for them, their value in it. That is why we are working very hard to focus on the supply chain — and actually if you read the Province of British Columbia Strategic Plan, it focuses on the supply chain. We are getting away from directing people, but instead looking at economic incentives to bring in people.

Senator Dawson: You mentioned, Captain Houston, that 65 per cent of the goods are transported country-wide and 35 per cent locally. Is that historically stable? Has it always been around 65 per cent to 35 per cent?

Capt. Houston: It fluctuates depending on which terminal we are talking about. That is the average figure. At Deltaport, where you were yesterday, the percentage may be near 50/50, but the average for the port comes out around 65 per cent.

Senator Dawson: Historically, it is been the same amount.

Capt. Houston: It is in that range.

Senator Dawson: You also mentioned that 94 per cent of what you get here goes to Canada.

Capt. Houston: Yes.

le fonctionnement du système, on saurait ce qu'il contient et on saurait qu'il est disponible, mais qu'on ne l'a pas envoyé aux fermiers de l'Ouest. Cependant, nous saurons au moins où il se trouve. Est-ce qu'on travaille à cela, ou participez-vous à une tentative d'élaboration d'un système du genre?

Capt Houston : Oui. En fait, nous avons présenté un exposé aux représentants de Transports Canada et d'autres ordres de gouvernement, tout récemment, à Ottawa, exactement sur ce sujet. Nous appelons ce système notre tableau de bord, parce que c'est exactement comme le tableau de bord d'une voiture. Le système offre l'accès à toutes sortes de renseignements et un choix quant à ce que nous voulons faire afficher. Le déplacement des produits et des conteneurs — l'endroit où ils se trouvent — tout cela fait partie du programme. On dispose déjà de ces renseignements à l'heure actuelle. Il n'est pas nécessaire d'apposer des étiquettes électroniques sur les conteneurs. Il suffit que nous échangeons les renseignements que chacun d'entre nous possède, et nous aurons une idée de la situation, nous aurons accès à l'information. Il ne s'agit que de mieux la traduire.

Capt Domaas : Si vous me permettez de revenir là-dessus pour ajouter quelque chose; Capt Houston formule une idée importante que nous devrions répéter, lorsqu'il dit que nous travaillons en collaboration de plus en plus étroite avec tous les intervenants et les partenaires de la chaîne d'approvisionnement. Pour en revenir à ce nouveau paradigme au Canada, je ne suis pas convaincu que nous allons être en mesure de forcer quiconque à faire quoi que ce soit par voie réglementaire. L'enjeu consiste à créer la chaîne d'approvisionnement économique et à motiver les gens en leur parlant de leurs intérêts, des avantages pour eux. C'est la raison pour laquelle nous travaillons très dur à mettre l'accent sur la chaîne d'approvisionnement — et vous avez pu constater, si vous avez lu le plan stratégique de la Colombie-Britannique, que celui-ci met l'accent sur la chaîne d'approvisionnement. Nous délaissions l'idée de dire aux gens quoi faire, pour envisager plutôt des mesures d'incitation économiques.

Le sénateur Dawson : Capitaine Houston, vous avez mentionné que 65 p. 100 des produits sont transportés à l'échelle du pays, et 35 p. 100, à l'échelle locale. Est-ce que ces chiffres demeurent stables? Est-ce que ça a toujours été autour de 65 p. 100 et 35 p. 100?

Capt Houston : Ces chiffres varient en fonction du terminal dont nous parlons. Il s'agit de moyennes. À Deltaport, où vous étiez hier, la proportion est peut-être d'environ 50 p. 100 pour chacune des deux catégories, mais la moyenne pour l'ensemble du port tourne autour de 65 p. 100.

Le sénateur Dawson : Ça a toujours été les mêmes proportions par le passé?

Capt Houston : C'est dans ces eaux-là.

Le sénateur Dawson : Vous avez aussi indiqué que 94 p. 100 des marchandises qui arrivent dans le port vont au Canada.

Capt Houston : Oui.

Senator Dawson: However, when you say it goes to Canada, that means it goes to an inland port. Does anybody care where it goes after it leaves the inland port? If they did, they might realize that some of that 94 per cent would be sent out East and from there, south to the United States. Does anybody follow that trend? Does anybody have statistics on how much of that 94 per cent stays in Canada and how much of it goes down to the U.S.?

Capt. Houston: Actually, we do try to collect that information. It was very difficult information to get because many of these containers that come in are not full of one shipper's goods. Many shippers do not have enough goods to fill a container, so they put them through what they call a consolidation centre. They try to get the right number of people to fill a box. It then comes in at this end and is deconsolidated. Some of that may be bound for Canada, some of it may be bound for the United States, and this is where the system becomes very complex in trying to track it. I do not know of anybody who is actually tracking that. The railroads will be able to tell you. For instance, when we say 6 per cent of our traffic is going to the United States, they have a figure that is much higher of transporter cargo that they are carrying. That is because they are collecting it from the consolidation or deconsolidation centres. It is a very complex issue.

Senator Dawson: I was also impressed by the security measures and the fact that you were sharing with parks and other utilizers. One of them is the heliport and the floater airplanes where, when we go to any airport, we are searched. We check our baggage. We are not allowed to go in with our shampoo. We get on those planes, they weigh our baggage, they put it in the plane and then they leave. You could have anything in the baggage because nobody, from what I saw, is checking anything that is happening with that baggage. Then you have 20 potentially flying bombs and nobody would have any control. They are flying over your containers and your cruise facilities. There is — from what I saw yesterday — very little or possibly no control whatsoever, such as Canadian Air Transport Security Authority, CATSA, or Transport Canada maintains in airports. They are your partners and your clients. Do you not feel a little insecure, because the rest of the system is very secure? That, at least, seems to be a bit of a weak point.

Capt. Houston: Actually, you are right. The Coal Harbour Airport, which you saw yesterday, is the third largest airport in B.C. after the airports in Vancouver and Victoria, so it is a very large airport. I am sorry; I am just totally unaware of what Transport Canada's regulations are for domestic flights of that

Le sénateur Dawson : Cependant, lorsque vous dites qu'elles vont au Canada, cela signifie qu'elles arrivent dans un port intérieur. Est-ce que quelqu'un se soucie de l'endroit où elles aboutissent après avoir quitté le port intérieur? Si on vérifiait, on pourrait se rendre compte que, de ces 94 p. 100, une partie de la marchandise est acheminée dans l'Est, puis, à partir de là, au sud vers les États-Unis. Est-ce que quelqu'un suit ce qui se passe? Y a-t-il quelqu'un qui recueille des données statistiques sur la proportion de ces 94 p. 100 de marchandises qui restent au Canada et sur la proportion qui aboutit aux États-Unis?

Capt Houston : En fait, nous essayons bien d'obtenir cette information. Ce sont des renseignements très difficiles à obtenir, puisque beaucoup des conteneurs qui arrivent dans le port ne contiennent pas que les produits d'un seul expéditeur. Il y a beaucoup d'expéditeurs qui n'envoient pas suffisamment de marchandises pour remplir un conteneur, alors ils les font passer par ce qu'on appelle un centre de groupage. On essaie ensuite de mettre ensemble les marchandises d'un nombre suffisant d'expéditeurs pour remplir un conteneur. Puis, quand le conteneur arrive ici, et on procède au dégroupement. Une partie de la marchandise peut être destinée au marché canadien, une autre, au marché américain, et c'est là que le système devient très complexe lorsqu'il s'agit d'effectuer le suivi des marchandises. Je ne connais personne qui effectue ce suivi. Les sociétés ferroviaires pourront vous répondre. Lorsque nous disons, par exemple, que 6 p. 100 de notre trafic est à destination des États-Unis, les chiffres sont très gonflés par rapport à la réalité, en ce qui concerne les marchandises transportées. Cela tient au fait qu'on obtient ces chiffres des centres de groupement et non du dégroupement. C'est un problème très complexe.

Le sénateur Dawson : J'ai aussi été impressionné par les mesures de sécurité et par le fait que vous échangez avec les parcs et avec d'autres utilisateurs. Parmi ceux-ci, il y a l'héliport des hydravions, et, lorsque nous nous rendons dans un aéroport, on nous fouille. Nous ne sommes pas autorisés à monter à bord avec une bouteille de shampooing. Nous montons à bord d'avions, on pèse nos bagages, on les met à bord, et l'avion décolle. Nous pourrions apporter n'importe quoi dans nos bagages, parce que personne, d'après ce que j'ai vu, ne vérifie ce qui se passe avec les bagages. Il peut donc y avoir 20 bombes dans les airs, et personne ne peut rien y faire. Ces avions passent au-dessus de vos conteneurs et de vos installations qui servent à accueillir les bateaux de croisière. Il y a — d'après ce que j'ai vu hier — très peu de contrôle ou peut-être même pas de contrôle du tout, comme celui qu'exerce dans les aéroports l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA, ou Transports Canada. Ce sont vos partenaires et vos clients. N'avez-vous pas l'impression qu'il y a un peu de manque de sécurité dans le port, puisque le reste du système est très sécuritaire? Cela, du moins, semble être un petit point faible.

Capt Houston : En fait, vous avez raison. À l'aéroport de Coal Harbour, que vous avez vu hier, est le troisième en importance après la Colombie-Britannique, après ceux de Vancouver et de Victoria, c'est donc un très gros aéroport. Je suis désolé. Je ne connais tout simplement pas le règlement de Transports Canada en ce qui

type. There is a limit to how much the Vancouver Port Authority can do. Transport Canada does that, and obviously they should be able to answer that question for you. I am afraid I cannot.

Senator Dawson: I will probably be asking that question because it did surprise me as sort of a weak link in the security system.

Capt. Houston: Yes. In fact, I would encourage you to ask them because the helicopters fly directly over my office.

Senator Dawson: I will name you when I ask the question.

Senator Eyton: I want to pick up, first of all, on your proud statement that the Vancouver Port Authority owns all the land; there are leases that apply, but you own the land. You also mentioned that you own the entire infrastructure. Therefore, in effect, what we see is owned by the Vancouver Port Authority and operated by other privileged individuals — judging on the price people pay to operate companies recently. There has got to be some sort of a breakdown on that. We had a fascinating tour of Deltaport yesterday. We realized that, in, say, a 10-year time frame, somebody has put together a very impressive facility with all kinds of equipment and magnificent cranes — very impressive.

The Vancouver Port Authority would not own all of that equipment. It would not own the cranes, for example, or else the prices people pay to operate companies do not make any sense; \$2 billion or \$3 billion or \$4 billion is not simply the right to operate it. It must include equipment and facility. Therefore, I wonder if you could describe for me the two aspects in that regard. When I look at all that stuff, what is the split of ownership and responsibility? How do the operator and the port cooperate to make decisions on new equipment, new gantry changes and so on? It seems to me that they both have to be involved.

Capt. Houston: Historically, the Port of Vancouver, used to buy the cranes and put them on the terminal, but those were historical reasons because we were a Crown corporation. Before that, we were a harbour commission. We were only able to issue five-year leases. There was never the ability for an operating company to get a return on that investment if it was only for a five-year period. Now, we have the ability to hand out 60 year leases, so it has made it a much better investment climate for the terminal operator.

Today, the ground — the terminal grounds itself — and sometimes the administration building is provided by the Vancouver Port Authority. The equipment, cranes, gantry cranes and all the stuff that you see running around on the terminal is the province, it is owned by the terminal operator.

concerne les vols intérieurs de ce genre. Ce que peut faire le port de Vancouver est limité. Transports Canada s'occupe de cela, et, évidemment, les représentants de ce ministère devraient être en mesure de vous répondre. J'ai bien peur de ne pouvoir le faire moi-même.

Le sénateur Dawson : Je vais probablement poser cette question, parce que j'ai été étonné de voir ce qui est en quelque sorte un point faible du système de sécurité.

Capt Houston : Oui. En fait, je vous encourage à leur poser la question, parce que les hélicoptères passent directement au-dessus de mon bureau.

Le sénateur Dawson : Je citerai votre nom lorsque je poserai la question.

Le sénateur Eyton : Je veux revenir, tout d'abord, sur ce que vous avez déclaré fièrement : le port de Vancouver est propriétaire de tous les terrains; des baux de location s'appliquent, mais vous possédez le terrain. Vous avez aussi indiqué que vous possédez toute l'infrastructure. Ainsi, dans les faits, ce que nous voyons est la propriété du port de Vancouver, mais est exploité par d'autres gens privilégiés — si on en juge d'après le prix que les gens paient, ces jours-ci, pour exploiter des entreprises. Il doit y avoir une quelconque analyse sur ce sujet. Nous avons fait une visite fascinante à Deltaport hier. Nous avons pris conscience du fait que, en 10 ans, disons, on est parvenu à mettre sur pied des installations très impressionnantes, avec toutes sortes d'équipement et des grues magnifiques — ça été très impressionnant.

Le port de Vancouver ne peut être propriétaire de tout cet équipement. Il ne peut posséder les grues, par exemple, sinon le prix que les gens paient pour exploiter les entreprises n'ont aucun sens; deux milliards, trois milliards ou quatre milliards de dollars ne donnent pas seulement le droit d'exploitation. Il doit comprendre l'équipement et les installations. Par conséquent, je me demandais si vous pouviez me décrire les deux aspects à cet égard. En ce qui concerne toutes ces choses que j'ai vues, comment se partagent la propriété et la responsabilité? Comment l'exploitant et le port s'entendent-ils pour prendre des décisions au sujet des nouveaux équipements, du remplacement d'un portique et ainsi de suite? J'ai l'impression qu'ils doivent tous deux prendre part aux décisions.

Capt Houston : Autrefois, le port de Vancouver faisait l'acquisition de grues pour les terminaux, mais cela se passait comme ça à l'époque parce que nous étions une société d'État. Avant cela, nous étions une commission portuaire. Nous ne pouvions offrir que des baux de cinq ans. Aucun exploitant n'a été en mesure d'être rentable sur une période de cinq ans seulement. Aujourd'hui, nous pouvons offrir des baux de location de 60 ans, ce qui fait que le climat d'investissement est beaucoup plus intéressant pour un exploitant de terminal.

À l'heure actuelle, le terrain — le terrain des terminaux en soi — et parfois les bureaux de l'administration, sont fournis par le port de Vancouver. L'équipement, les grues, les portiques et tout ce que vous voyez dans un terminal de la province est la propriété de l'exploitant de terminal.

Senator Eyton: Can you help me now. I assume that if they are, for example, putting in a new gantry crane, the decision making has to be joint, does it not? They looked expensive — \$15 million, maybe \$20 million.

Capt. Houston: They cost about \$8 million.

Senator Eyton: Thirty-eight million dollars?

Capt. Houston: No, no, eight, just \$8 million.

Senator Eyton: Eight million dollars — oh, it is a bargain. I will buy one. The decision making has to be joint though, does it not? You are the landlord; you have responsibility for the overall operation. If they are putting in more cranes or a new berth, for example, how is that coordinated, how do you work together?

Capt. Houston: Putting in a new berth is an arrangement between us and the terminal operator. For instance, the work you saw going on yesterday is being provided by the Vancouver Port Authority. We will provide the berth. We will provide the backup land behind it. They will put the surface on, all the services that require electronics, et cetera, and the equipment to run it, so it is very much a joint venture. It is just a matter of negotiation as to where the split comes.

Capt. Domaas: Back to your question, senator, the terminal operators invariably bring a business case showing where the business opportunity is and what revenue streams come off that. Then, looking at the increase in the rent, ensuring that we make our internal rate of return, that is how the final decision is made.

Senator Eyton: Now, as an operator, I have a wonderful port, wonderful equipment, but are you satisfied with the state of your overall port facilities, those owned by the operators and those owned by yourselves? Are you satisfied with that state today or does it require significant new investment on the port, on the actual handling of the vessels when they come into berth, unloaded and then sent away? Are you satisfied that you can hold up your end of this supply chain?

Capt. Domaas: Capt. Houston made the comment — just before you arrived, unfortunately — that in this gateway, in particular, the terminals are the easiest part with the plans and the facilities in place today. Even including Prince Rupert, we believe the entire West Coast of British Columbia can provide capacity up to the year 2020. The difficulty is on the back side of the terminal connecting with the railways and the roads.

Le sénateur Eyton : Pouvez-vous m'éclairer? Je présume, par exemple, que si on installe un nouveau portique, il faut que la décision soit prise conjointement, n'est-ce pas? Ceux-ci avaient l'air de coûter cher — 15 millions de dollars, peut-être 20 millions de dollars.

Capt Houston : Ils coûtent environ huit millions de dollars.

Le sénateur Eyton : Trente-huit millions de dollars?

Capt Houston : Non, non, huit, seulement huit millions de dollars.

Le sénateur Eyton : Huit millions de dollars — oh, quelle aubaine! Je vais m'en acheter un. La décision doit être prise conjointement, n'est-ce pas? Vous êtes le locateur; vous êtes donc responsable de toute l'entreprise. Lorsqu'on installe de nouvelles grues ou qu'on construit un nouveau poste de mouillage, par exemple, comment coordonne-t-on cela, comment travaillez-vous ensemble?

Capt Houston : Pour construire un nouveau poste de mouillage, nous concluons une entente avec l'exploitant du terminal. Les travaux que vous avez vus hier, par exemple, sont effectués par le port de Vancouver. Nous allons fournir le poste de mouillage. Nous allons fournir le terre-plein qui se trouve derrière. L'exploitant va se charger de la pose du revêtement, de tous les services qui exigent des équipements électroniques et ainsi de suite, ainsi que de l'équipement qui doit servir à l'exploitation; c'est donc vraiment une entreprise conjointe. Il s'agit tout simplement de négocier la répartition de responsabilités.

Capt Domaas : Pour revenir à votre question, sénateur, les exploitants de terminaux présentent chaque fois une analyse de rentabilisation décrivant l'occasion d'affaires et les recettes qui vont en découler. Nous prenons ensuite une décision finale en fonction de l'augmentation du loyer, en nous assurant de réaliser les profits prévus.

Le sénateur Eyton : Alors, comme exploitant, je dispose d'un merveilleux port, d'équipements fantastiques, mais êtes-vous satisfait de l'état de l'ensemble de vos installations portuaires ou de celles qui appartiennent aux exploitants et de celles qui vous appartiennent? Êtes-vous satisfait de l'état actuel des installations ou pensez-vous qu'il faudrait investir massivement dans le port au chapitre de la manière dont on accueille les navires dans les postes de mouillage, dont on les décharge et dont on les renvoie? Êtes-vous convaincu de pouvoir tenir votre bout de la chaîne d'approvisionnement?

Capt Domaas : Capt Houston a formulé le commentaire — juste avant que vous arriviez, malheureusement — selon lequel cette porte d'entrée en particulier, les terminaux sont ce qu'il a plus facile à gérer grâce au plan et aux installations en place à l'heure actuelle. Même en comptant Prince Rupert, nous pensons que toute la côte Ouest de la Colombie-Britannique peut offrir les capacités nécessaires jusqu'à l'an 2020. Le problème se situe plutôt derrière les terminaux, et tient au lien avec le réseau ferroviaire et le réseau routier.

Senator Eyton: I cannot help but say I was immensely impressed yesterday. It seemed to me that the business cut to its smallest features — although you have to have a facility — is mostly the logistics of handling all that stuff and getting it to the right place at the right time. We heard yesterday, at Deltaport, that in general the port would know about a vessel and its contents about 24 hours before the vessel arrived in port and that the logistical planning for that vessel would start 12 hours before arrived. It struck me that that really was not good enough, that, somehow or other, there should be more advanced planning than that. Picking up on your point, that really you are only part of the terminals, a kind of an easy part, where the harder part is to load the goods onto railcars or onto trucks as quickly as possible and to unload and get it on its way to the right destination as soon as possible. In a seamless set, you would know five days beforehand that a particular vessel was coming in loaded with certain destinations in mind. The railways and the trucking companies would have information shortly after that. You could all be planned kind of homogeneously, so that the loading was quick and efficient, and the railway cars or trucks could move out. To what extent do you cooperate with shippers, trucking companies and railway companies in that planning?

Capt. Houston: There is a very close cooperation between all those service providers. The trucking industry works after the goods are cleared because it is the local destinations with which the trucking industry deals. After those goods are cleared through customs, the trucks are there to pick that up. They know in advance when they expect that to happen, usually a day before, sometimes more.

Senator Eyton: Would they have the appropriate trucks there at the right time to pick it up?

Capt. Houston: Yes.

Senator Eyton: Generally, are you satisfied with the kind of linkage you have with the trucking industry?

Capt. Houston: Yes. The trucking industry has changed its model of operations considerably over the last 18 months; it runs much better. We used to have line-ups of three and four kilometres outside the gate because they would just come on the chance of something happening. That does not happen so much anymore.

The railroads are kept advised by the terminal operator when they know the ship is coming. They know four or five days out what is on that ship, and they know how much is bound for what destination. The system that you are describing is exactly what happens.

Le sénateur Eyton : Je ne peux m'empêcher de dire que j'ai été très impressionné hier. Il m'a semblé que l'entreprise, à la base — même s'il faut disposer d'installations — tient surtout à la logistique de la manutention de toute cette marchandise, et à la capacité de faire parvenir ces marchandises au bon endroit au bon moment. Nous avons entendu dire, hier, à Deltaport, que, en général, les responsables du port apprennent qu'un navire va arriver au port et prennent connaissance de son contenu 24 heures à l'avance, et que la planification logistique commence 12 heures avant que le navire n'arrive. Ce qui m'a frappé, c'est que ce délai n'est vraiment pas suffisant, et que, d'une manière ou d'une autre, on devrait pouvoir planifier plus longtemps d'avance. Pour reprendre votre idée, selon laquelle vous n'êtes responsable que d'une partie des activités dans les terminaux, en quelque sorte une partie simple — la partie plus complexe étant de charger les marchandises dans des autorails ou dans des camions le plus rapidement possible et de les décharger pour les envoyer vers la bonne destination le plus rapidement possible. Pour que tout soit fluide, vous devriez savoir cinq jours à l'avance qu'un navire donné va arriver dans le port et que les marchandises doivent aboutir à tel ou tel endroit. Les sociétés ferroviaires et le transport routier obtiendraient les renseignements peu après vous. Vous pourriez tous avoir des plans en quelque sorte homogènes, de façon que le chargement se fasse rapidement et efficacement, et que les trains ou les camions puissent partir. Dans quelle mesure effectuez-vous cette planification en collaboration avec les sociétés de transport maritime, le transport routier et le transport ferroviaire?

Capt Houston : Tous ces fournisseurs de services travaillent en collaboration très étroite. Le secteur du transport routier intervient après le dédouanement des marchandises, puisqu'il s'occupe des marchandises destinées au marché local. Après le dédouanement de ces marchandises, les camions sont là pour les prendre. Les entreprises de transport savent à l'avance quand des marchandises vont arriver, habituellement un jour à l'avance, parfois plus.

Le sénateur Eyton : Sont-ils prêts, avec les bons camions, pour récupérer les marchandises au bon moment?

Capt Houston : Oui.

Le sénateur Eyton : En général, êtes-vous satisfait des liens que vous entretenez avec le secteur du transport routier?

Capt Houston : Oui. C'est un secteur qui a considérablement modifié son modèle d'activité au cours des 18 derniers mois; il est maintenant beaucoup plus efficace. On voyait auparavant des files d'attente de trois ou quatre kilomètres à l'extérieur du port, parce que les entreprises de transport envoyaient des camions au cas où il se passerait quelque chose. Ce n'est plus le cas aujourd'hui.

Les exploitants de terminaux tiennent les sociétés ferroviaires au courant lorsqu'ils savent qu'un navire s'en vient. Ils apprennent quatre ou cinq jours à l'avance ce que contient le navire, et ils savent quelle quantité de marchandises doit aller vers telle ou telle destination. Le système que vous décrivez correspond exactement à ce qui se passe.

What you previously described sounds to me very much as though one of the terminal operators in a container terminal — maybe out at Deltaport yesterday — told what you they do. Ordering labour can only be done 12 hours in advance, and that may be what they were referring to, but, as far as organizing the yard, it is done several days — maybe five days — in advance of the ship. There is lot of pre-work happening.

Senator Eyton: I take it that the railways are not quite as efficient in holding up their end of the shipment moving out as is the trucking industry.

Capt. Houston: The railroads have a particular problem. The trucking industry runs around the Lower Mainland. As you saw yesterday, the weather here can be quite nice at times. The railroads have an issue of running through the middle of a country where it can be minus 40. Trains get a lot shorter in very cold weather, and that causes a problem because the goods are still coming in, so they need more trains.

The other issue is that the rail network is not only handling containers, but also goods that are going into Canada and do not come anywhere near a port. They are also handling 65 million tonnes of bulk cargo on the same lines. Therefore, as each sector grows, it starts to impinge on the others.

Senator Eyton: I have read much recently of the efficiency of our two major Canadian railway companies. CN, by some measures, is said to be the most efficient railway company based on some sort of operating ratio in North America. However, it seems to me, that if someone is really efficient with their equipment, somebody else will partly pay that cost; for example, the availability of railway cars when you need them. It is much easier to be short on them and ship them and then their operating ratios, presumably, are improved. Is that a problem, the availability of railway cars?

Capt. Houston: It can be a problem. Right now, for instance, as I said earlier, there were two avalanches yesterday, which sealed off the Port of Vancouver. The goods keep getting produced either for export or coming in for import. Therefore, it builds up on either side until the avalanches are cleared. It is a factor of winter in Canada. Is it a problem? Yes, sometimes it is; other times, it is not.

Senator Eyton: No. I was not really talking about natural phenomena; they occur and have to be dealt with. I was talking about the planning and management of railway cars opposite the need in the terminal itself.

Ce que vous avez décrit tout à l'heure me donne à penser que l'un des exploitants de terminaux à conteneurs — peut-être hier à Deltaport — vous a expliqué ce qu'il fait. L'embauche de main-d'œuvre peut se faire seulement 12 heures à l'avance, et c'est peut-être de cela qu'on vous a parlé, mais, en ce qui concerne l'organisation du triage, on fait cela plusieurs jours — peut-être cinq jours — avant l'arrivée du bateau. On effectue beaucoup de travail de préparation.

Le sénateur Eyton : D'après ce que j'ai compris, les sociétés ferroviaires ne sont pas aussi efficaces que les sociétés de transport routier lorsqu'il s'agit de faire sortir les marchandises dont elles sont responsables.

Capt Houston : Les sociétés ferroviaires ont un problème précis. Les camions parcourent le Lower Mainland. Comme vous l'avez vu hier, il fait parfois assez beau ici. Le problème des sociétés ferroviaires, c'est de passer par le centre du pays, où il peut faire moins 40. Les trains sont beaucoup plus courts lorsqu'il fait très froid, et cela cause un problème, parce que les marchandises continuent d'affluer, alors il faut davantage de trains.

L'autre problème est que le réseau ferroviaire transporte non seulement des conteneurs, mais aussi des marchandises destinées au marché canadien qui ne passent jamais près d'un port. Les sociétés ferroviaires manutentionnent aussi 65 millions de tonnes de marchandises en vrac sur les mêmes lignes. Ainsi, la croissance de chacun des secteurs nuit aux autres.

Le sénateur Eyton : J'ai lu beaucoup de choses, récemment, au sujet de l'efficacité de nos deux principales sociétés ferroviaires. On dit que le CN, à la lumière de certains indicateurs, est la société ferroviaire la plus efficace, en fonction d'un quelconque ratio d'exploitation en Amérique du Nord. Cependant, il me semble que si une organisation gère son équipement de façon très efficace, quelqu'un d'autre doit en payer le prix en partie; par exemple, en ce qui concerne la disponibilité des wagons lorsqu'on en a besoin. Il est beaucoup plus facile d'en avoir peu et de le envoyer, et, je présume, les ratios d'exploitation de la société ferroviaire s'en trouvent améliorés. Est-ce que cela pose problème la disponibilité des wagons?

Capt Houston : Ça peut être un problème. À l'heure actuelle par exemple — comme je l'ai déjà mentionné, il y a eu deux avalanches hier, qui ont eu pour effet d'isoler le port de Vancouver. La production, cependant, ne s'arrête pas, que ce soit pour l'exportation ou pour l'importation. Ainsi, les marchandises s'accumulent d'un côté et de l'autre, jusqu'à ce qu'on enlève la neige sur les lieux de l'avalanche. Le facteur c'est l'hiver canadien. Est-ce que c'est un problème? Ou parfois, cela en est un; parfois non.

Le sénateur Eyton : Non. Je ne parlais pas vraiment de catastrophes naturelles; ce sont des choses qui se produisent avec lesquelles il faut composer. Je parlais de la planification et de la gestion des wagons, relativement aux besoins propres du terminal.

Capt. Houston: Operating ratio is a financial measure. You can translate that into operating efficiencies. There have been some issues with railroads in the past, but it is more their customers who you should ask, rather than an entity that is not really involved in it.

Capt. Domaas: In our region, because they have to get through the Prairies and the Rockies, you are not able to separate CN's operating practices from the weather. I believe Capt. Houston's point — we may be focusing on that quite a bit — is that CN would like to run a 16,000-foot train year round. On paper, that would generate more than enough capacity to run this terminal, these ports. However, when it gets really cold, those trains are down to 4,000-foot long. We cannot overemphasize that the Canadian weather affects our ability to compete.

Senator Eyton: I have thousands of questions, but I will restrict myself to one more. There has been aggressive bidding for the operating companies in ports all over the world, but particularly in North America. It seems to me that they are falling one by one. Does that concern you, and to what extent do you get involved, if at all, in the change of ownership of the operating companies?

Capt. Houston: Certainly, within the Port of Vancouver, we have to approve it. As the leaseholder, we have the right to decide whether they can transfer that lease or not. Therefore, we do some very rigorous work to make sure that whoever is bidding has both the financial wherewithal to uphold their part of the expansion — or whatever the agreements are that we have with these people — and also that they have the operating expertise to do it. However, it is not the purchasing of any of the infrastructure; it is just the operating lease, as you said.

Capt. Domaas: Your question is: How do we feel about it? Previously, when we saw the Ontario teachers and then the offshore interests buying in, the first concern was that for the dollars they are paying for them, would they believe these are huge revenue generators and take that revenue out? Through the due diligence that we have done, and I am sure Capt. Houston has done, we are finding that these are all investors looking for a long-term investment, who are willing to bring more capital, and that is a key piece for us. These people are willing to bring capital and put it in at a relatively modest return, which is really what this Gateway needs. Therefore, they are the right people for the time.

Senator Tkachuk: Do you lose stuff? With all those containers rolling in, it must be complicated. With all these ports and so many containers that have to be put on trains and transported to their destinations in North America, do goods get lost?

Capt Houston : Le ratio d'exploitation est un indicateur financier. On peut le traduire en efficacité de l'exploitation. Les sociétés ferroviaires ont connu certains problèmes dans le passé, mais vous devriez poser la question à leurs clients, plutôt qu'à une organisation qui n'est pas vraiment au fait de cela.

Capt Domaas : Dans notre région, parce que les trains doivent passer par les Prairies et les Rocheuses, il est impossible de rendre les pratiques d'exploitation du CN indépendantes de la météo. Je pense que l'idée de Capt Houston — nous nous concentrons peut-être pas mal là-dessus —, c'est que le CN aimerait bien avoir un train de 16 000 pieds qui circule toute l'année. En théorie, la société disposerait d'une capacité plus que suffisante pour s'occuper de ce terminal, de ces ports. Cependant, lorsqu'il fait très froid, les trains ne dépassent pas 4 000 pieds. Nous ne pouvons pas trop insister sur le fait que le climat canadien affecte notre compétitivité.

Le sénateur Eyton : J'ai des milliers de questions à poser, mais je vais m'en tenir à une seule de plus. Dans les ports du monde entier, mais particulièrement en Amérique du Nord, les sociétés exploitantes ont fait l'objet de soumissions énergiques. Il me semble qu'elles sont en train de tomber les unes après les autres. Est-ce que cela vous touche, et dans quelle mesure intervenez-vous, si tant est que vous le faites, quand la propriété des sociétés exploitantes change de main?

Capt Houston : Certainement, au port de Vancouver, nous devons donner notre approbation. En tant que titulaires de domaine à bail, nous avons le droit de déterminer si les gens peuvent céder le bail. Nous faisons donc un travail assez rigoureux pour nous assurer que le soumissionnaire a à la fois la capacité financière nécessaire pour assumer sa partie de l'expansion — ou de l'entente que nous avons avec lui, quelle qu'elle soit — et aussi qu'il possède l'expertise fonctionnelle pour le faire. Cependant, il ne s'agit pas de l'acquisition d'un élément quelconque de l'infrastructure; c'est simplement le contrat de location-exploitation, comme vous l'avez dit.

Capt Domaas : Vous nous demandez comment nous prenons ça? Avant, quand nous avons vu que le syndicat des enseignants de l'Ontario puis les intérêts étrangers s'en mêlaient, le premier souci a été de savoir si, pour l'argent que cela leur coûte, croiraient-ils que cela génère d'énormes sommes d'argent pour ensuite retirer la mise. Ayant fait toutes les vérifications qui s'imposent, comme Capt Houston l'a fait aussi, j'en suis sûr, nous constatons que ce sont tous des investisseurs portés sur le long terme, qui sont prêts à apporter à la table davantage de capital, et c'est là pour nous un élément clé. Les gens en question sont prêts à miser du capital et à le faire dans l'optique d'un rendement relativement modeste, ce qu'il faut vraiment à la porte d'entrée du Pacifique. Ce sont donc les gens qu'il faut en ce moment.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que vous perdez des trucs? Avec tous les conteneurs qui arrivent, ça doit être compliqué. Avec tous les ports qui existent et un si grand nombre de conteneurs qu'il faut mettre sur les trains et transporter vers diverses destinations en Amérique du Nord, est-ce qu'il y a des marchandises qui se perdent?

Capt. Houston: Last year, as I said, 2.2 million containers came through the Port of Vancouver, and I suspect, at some point, somebody lost one for a few days, but there is a finite place for them; they are always there at the end of the day.

Have we ever had one stolen out of the port? Not to my knowledge. I know there has never been an insurance claim on one because that is one of the questions I ask the terminals regularly.

Senator Tkachuk: I was impressed yesterday with the docking system out at Deltaport. I mentioned to the operator, who was giving us the tour, that perhaps he could write a letter to Air Canada because we have been having trouble getting a dock when we land. I would like you to follow that up with a letter on how not to lose luggage. If you can handle all those containers and not lose any, that is quite an impressive achievement.

Capt. Houston: I will write to Mr. Milton for you, senator.

Senator Tkachuk: Thank you. That is called synergy within the transportation system.

Senator Mercer: I wanted to follow up on you saying you sat down over coffee and discussed whether you should be reporting to the Minister of Transport or perhaps another minister. What was the conclusion of your discussion?

Capt. Domaas: If we had the ability, and it did not upset the apple cart, we believe there may be more synergy in a different department such as Foreign Affairs and International Trade Canada.

Senator Mercer: Which different department?

Capt. Domaas: I imagine the Ministry of Economic Development.

Senator Zimmer: The reason that Senator Dawson and I sit side by side is that we ask reciprocal questions. The containers come in and then they go inland, some may go down to the United States, but you indicated that you did not have any empirical evidence of that. First, do you compete against Seattle; does the same situation occur; do the products come in there and some are shipped up into Canada? Second, who are your major competitors; is Seattle a competitor; are there other competitors? Third, do you have a marketing plan to deal with that?

Capt. Houston: We do compete with the Port of Seattle. Do goods come into Seattle and then into Canada? Yes, they do. About 14 years ago, 35 per cent of the Canadian goods came across the border from Seattle. It is now less than 5 per cent. We have captured a large part of that market, mainly by building Deltaport, and that is exactly why we built Deltaport. It does not sound like much, but Deltaport is actually three hours closer to the Orient than Seattle, and that

Capt Houston : L'an dernier, comme je l'ai dit, 2,2 millions de conteneurs sont passés par le port de Vancouver, et je soupçonne que, à un moment donné, quelqu'un en a perdu un pendant quelques jours, mais les endroits où ils peuvent se retrouver ne sont pas innombrables; on les trouve donc toujours au bout du compte.

Est-ce qu'il y en a déjà eu un qui a été volé au port? Pas à ma connaissance. Je sais qu'il n'y a jamais eu de réclamations d'assurances à ce sujet : c'est l'une des questions que je pose périodiquement aux responsables des terminaux.

Le sénateur Tkachuk : Le dispositif d'accostage de Deltaport m'a impressionné. J'ai dit à l'exploitant, qui nous faisait faire le tour : vous pourriez écrire une lettre à Air Canada parce que nous avons de la difficulté à trouver un coin où nous garer quand nous atterrissons. J'aimerais que vous y donniez suite en écrivant une lettre sur la manière de s'y prendre pour ne pas perdre de bagages. Vous réussissez à manier tous ces conteneurs sans en perdre un seul : c'est tout un exploit.

Capt Houston : J'écirai à M. Milton en votre nom, sénateur.

Le sénateur Tkachuk : Merci. Dans le domaine des transports, ça s'appelle de la synergie.

Le sénateur Mercer : Je voulais donner suite à ce que vous disiez en prenant le café pour savoir si vous devriez être, comptable ou ministre des Transports ou peut-être à un autre ministre. Quelle a été la conclusion de votre discussion?

Capt Domaas : Si nous pouvions le faire et si cela ne bouleversait pas tout, nous croyons qu'il pourrait y avoir davantage de synergie dans un autre ministère comme celui des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada.

Le sénateur Mercer : Quel autre ministère?

Capt Domaas : J'imagine le ministère du Développement économique.

Le sénateur Zimmer : Si le sénateur Dawson et moi-même sommes assis côte à côte, c'est parce que nous posons des questions réciproques. Les conteneurs arrivent puis sont acheminés vers l'intérieur, certains sont envoyés aux États-Unis mais vous dites ne pas avoir de données empiriques là-dessus. Premièrement, êtes-vous en concurrence avec Seattle? Est-ce la même situation qui se produit : les produits arrivent là puis sont acheminés au Canada? Deuxièmement, qui sont vos principaux concurrents? Est-ce que Seattle est un concurrent? Y a-t-il d'autres concurrents? Troisièmement, avez-vous un plan marketing pour affronter cela?

Capt Houston : Nous sommes effectivement en concurrence avec le port de Seattle. Est-ce qu'il y a des biens qui arrivent à Seattle puis qui sont acheminés au Canada? Oui, c'est le cas. Il y a 14 ans environ, 35 p. 100 des biens canadiens provenaient de l'autre côté de la frontière, de Seattle. Aujourd'hui, c'est moins de 5 p. 100. Nous avons pris une grande part de ce marché, surtout en construisant Deltaport, et c'est exactement pourquoi nous avons construit Deltaport. Ça ne vous dit peut-être pas

was the difference. That is how finely these people calculate the business.

With respect to competition, we not only compete with Seattle and Tacoma, but also with Portland, Los Angeles, Hong Kong and Shanghai. We compete because the ships are on regular routes. They have a circle called a string. We are competing to get somebody maybe from one that does not go through Shanghai, to somebody who wants to come through Shanghai. Therefore, we compete for these strings, not just against the ports, but actually with the ports on the other side of the country — on the other side of the ocean — as well. It is an interesting business.

Senator Zimmer: Do you have a marketing plan to deal with that?

Capt. Houston: We certainly do, and that is why we are being successful with our competition south of the border. We also opened an office in 1994 in Beijing. We were one of the very first foreign companies to open an office in the new China, which has been a very successful venture for us. We have also opened an office in Chicago to try to attract business into that Midwestern area. That is part of our plan on how to grow our business.

Senator Zimmer: The original company colours at the terminals were orange and blue, but local residents objected to those colours. You were very conscious of their sensitivities and, apparently, you painted it grey on the side that they could see. I commend you on your social and environmental conscious.

The Chairman: As you see, we have many questions to ask during our stay here in Vancouver, so thank you for your presentation.

Capt. Houston: Thank you for the opportunity.

The Chairman: We have as our next witnesses Kevin Ouellette, President of the West Coast Container Freight Handlers Association; David Peacock, Vice-President and General Manager of Westran Intermodal; Rick Cowan, Vice-President of Euro Asia Transload; and Ross Hanson, Executive Vice-President of Fraser Surrey Docks.

Welcome to our committee. We will hear first from Mr. Ouellette.

Kevin Ouellette, President, West Coast Container Freight Handlers Association: I did not realize Ross Hanson was presenting as well, so this will be interesting as he is with Fraser Surrey Docks and part of my presentation. We touch on the dock operators, so there may be a bun fight at this side of the table.

Thank you for allowing our group to present this morning. We are honoured to be here. We believe we have information that will be useful to take back to Ottawa to help us solve some of our problems on the West Coast.

grand-chose, mais Deltaport est plus près de l'Orient que Seattle, de trois heures, et voilà la différence. C'est avec une telle précision que ces gens-là calculent leurs affaires.

Pour ce qui est de la concurrence, nous rivalisons non seulement avec Seattle et Tacoma, mais aussi avec Portland, Los Angeles, Hong Kong et Shanghai. Nous sommes en concurrence parce que les navires ont des itinéraires réguliers. Ils décrivent une sorte de cercle, une boucle. Nous pouvons être en concurrence pour le navire qui ne passe pas par Shanghai, mais qui voudrait passer par Shanghai, par exemple. Nous luttons donc pour avoir ces boucles, non seulement contre les ports eux-mêmes, mais, de fait, avec les ports de l'autre bout du pays — de l'autre côté de l'océan — aussi. C'est un domaine intéressant.

Le sénateur Zimmer : Avez-vous un plan marketing pour composer avec cela?

Capt Houston : Certainement, et c'est pourquoi nous réussissons bien à affronter la concurrence au sud de la frontière. De même, nous avons ouvert un bureau à Beijing en 1994. La nôtre est l'une des toutes premières sociétés étrangères à avoir ouvert un bureau dans la nouvelle Chine, projet qui s'est révélé très fructueux pour nous. Nous avons aussi ouvert un bureau à Chicago, pour essayer d'attirer les clients dans ce coin du Midwest. C'est un élément du plan que nous avons pour faire croître notre entreprise.

Le sénateur Zimmer : Au départ, l'entreprise avait choisi les couleurs orange et bleu pour les terminaux, mais les résidents s'y sont opposés. Vous êtes très conscients de leur sensibilité et, apparemment, vous avez fait peindre en gris le côté que voient les gens. Je vous félicite de la conscience sociale et environnementale dont vous faites preuve.

La présidente : Comme vous pouvez le voir, nous avons bon nombre de questions à poser pendant notre séjour à Vancouver; merci donc d'avoir présenté votre exposé.

Capt Houston : Merci de l'occasion qui m'est offerte.

La présidente : Nos prochains témoins sont Kevin Ouellette, président de la West Coast Container Freight Handlers Association; David Peacock, vice-président et directeur général de Westran Intermodal; Rick Cowan, vice-président d'Euro Asia Transload; et Ross Hanson, premier vice-président de Fraser Surrey Docks.

Bienvenue aux audiences de notre comité. Nous allons d'abord écouter M. Ouellette.

Kevin Ouellette, président, West Coast Container Freight Handlers Association : Je ne savais pas que Ross Hanson allait présenter aussi un exposé; ce sera intéressant, car il fait partie de Fraser Surrey Docks et aussi de mon exposé. Nous allons parler des exploitants de quais. Il y aura peut-être une petite querelle de ce côté-ci de la table.

Merci de permettre à notre groupe de présenter un exposé ce matin. C'est un honneur pour nous d'être là. Nous croyons disposer d'informations qui vous seront utiles à Ottawa, pour aider à régler certains des problèmes qu'il y a sur la côte Ouest.

First, the West Coast Container Freight Handlers Association is a local group that started about two years ago because of problems we experienced in the Port of Vancouver. We represent 14 local companies who provide export loading service to the forest and agricultural sectors of the economy. We currently load over 275,000 TEUs of cargo as a group per annum. We have invested capital in excess of \$200 million and directly employ over 500 people here in the Lower Mainland.

As a group, we encourage government support, but want a balanced approach between business and government. In our view, the local terminals are over practical capacity. The railways growth plans lag due to investment. This problem is not isolated to intermodal freight, but to all commodities. The two groups, business and government, manage independently, creating inefficiencies in our sector. The trucking problems east of here are only a symptom, but they receive a disproportionate amount of attention and investment.

In this port, we have seen tremendous growth in import cargoes, and that growth is straining our supply chain. Ships are larger, faster, more expensive and they are coming in from China. Today, Canadian exports take a back-seat to the China explosion. We believe this country was built as an exporting nation but we have been pushed off to the sidelines as the import, or as we call it, the sexy side of the business, continues to gain the attention.

Canadian manufacturers, our customers, are losing orders and customers because their product is stuck in our warehouses with no ability to move it to the ports, and then overseas to their customers. As such, they will start to lay off people. We have started to lay off people and currently have people on layoff because of our inability to move cargo efficiently into the terminals.

We believe we need all stakeholders to have some level of accountability in the supply chain. Railroads are currently behind and blame the weather. The last time I looked, winter happens every year. When railcars are not delivered timely to our terminals, we have no recourse. When product remains in a railcar longer than a day, we pay a penalty. We have no ability to collect for the costs we incur from their service failures. We suggest the Canadian Transportation Act, CTA, be tightened and that the act require railways to develop service agreement with third-party terminals. This language needs to spell out accountability and provide our industry with the opportunity to deal with large, fundamental issues as a group. Today, we have no spectrum, yet we have millions of dollars invested. We are floundering out there. The railways have a commercial relationship with the shippers, and no relationship with us, but

Premièrement, la West Coast Container Freight Handlers Association est un regroupement local qui a été mis sur pied il y a environ deux ans, pour s'attaquer aux problèmes que nous vivions au port de Vancouver. Nous représentons 14 entreprises locales qui offrent un service de chargement pour exportation aux secteurs des forêts et de l'agriculture. À l'heure actuelle, en tant que groupe, nous chargeons plus de 275 000 EVP de marchandises par année. Notre capital investi est supérieur à 200 millions de dollars, et nous employons directement plus de 500 personnes ici dans le Lower Mainland.

En tant que groupe, nous encourageons le soutien de l'État, mais nous souhaitons qu'il y ait une approche équilibrée entre le monde des affaires et le monde gouvernemental. À notre avis, les terminaux locaux fonctionnent au-delà de leur capacité. Les plans de croissance des chemins de fer prennent du retard, faute d'investissement. Le problème ne touche pas que le secteur intermodal; il touche l'ensemble des marchandises. Les deux groupes en question — le monde des affaires et l'État — fonctionnent chacun de leur côté, d'où le manque d'efficacité dans notre secteur. Les problèmes vécus dans le secteur du camionnage à l'est ne représentent qu'un symptôme d'un mal plus grand, mais ils reçoivent une part disproportionnée d'attention et d'investissement.

Au port de Vancouver, nous avons été les témoins d'une croissance phénoménale du fret importé, croissance qui grève notre chaîne d'approvisionnement. Les bateaux sont plus gros, plus rapides, plus coûteux, et ils arrivent de Chine. Aujourd'hui les exportations canadiennes sont reléguées à l'arrière-plan, au profit de l'effervescence chinoise. Nous croyons que le pays s'est bâti grâce aux exportations, mais nous avons été mis sur le touche, du fait que les importations, le côté facile et attrayant du secteur, à notre avis, continuent d'attirer les regards.

Les fabricants canadiens, nos clients, perdent des commandes et des clients parce que leurs produits restent empilés dans nos entrepôts, sans pouvoir être chargés dans les bateaux, puis envoyés à l'étranger, aux clients. De ce fait, ils vont commencer à mettre à pied des travailleurs. Nous avons commencé à mettre à pied des travailleurs et, en ce moment, il y a des gens sans travail parce que nous n'arrivons pas à acheminer les marchandises efficacement vers les terminaux.

Nous sommes d'avis que tous les intervenants doivent assumer un certain degré de responsabilité dans la chaîne d'approvisionnement. En ce moment, les chemins de fer prennent du retard et s'en prennent à la météo. La dernière fois que j'ai vérifié, il y avait un hiver prévu tous les ans. Si les wagons n'arrivent pas au moment voulu à nos terminaux, nous n'avons aucun recours. Lorsque le produit demeure dans le wagon plus d'une journée, nous payons une amende. Nous n'avons aucune possibilité de recouvrer les coûts engagés en raison de leurs services défaillants. Nous proposons que la Loi sur les transports au Canada soit resserrée, qu'elle exige que les sociétés ferroviaires concluent avec les tiers terminaux un accord sur la prestation de services. Le libellé doit servir à établir les responsabilités de chacun et à donner à notre industrie l'occasion de s'attaquer, en tant que groupe, aux grandes questions. Aujourd'hui, no

we take on the burden of the cost inefficiencies. Why would they not have some type of relationship with us that we can work with them on service accountability?

As an industry, we are financially damaged by rail service problems to our own terminals, but to the local container terminals as well because we recently finished a rail strike, and we have cleaned up from that. Now, we cannot deliver. We ask why? It is because of rail problems at the terminals. Proverbially, we are the meat in the sandwich. The rail hits us from behind the warehouse and it hits us in the front, and we sit there with large investments not able to utilize our assets.

Further on accountability, container terminals take on volume with the view that they can physically handle it, but that is if no problems exist. We are in the transportation business. Problems, environmental, weather and labour, always exist. We are in British Columbia so we have the problem of strikes. We need to understand our capacity. In an effort to control our own costs, we, as an industry, now load the same volume of containers, but we need to spread it over 16 hours instead of eight. We are using two shifts to do the same amount of business, to facilitate their growth and their inefficiencies. Where is the balance and who pays for that?

Some steamship lines accept traffic in the Far East regardless of rail and dock capacity in Vancouver. When the ship arrives, it chokes the system. The steamship lines are over their allocations. There needs to be accountability as our members are paying the price.

Exports are not allowed onto one local terminal today. Another terminal has now reduced our ability to deliver exports. Those two terminals are the two largest container terminals in town. We sit here with full warehouses and no ability to deliver. Again, we are told, maybe next week or the week after.

We have families to feed as well, we have employees and we have concerns, but through everything we have not had a voice. We are here today with our voice and we want to make ourselves heard that we are an important part of the supply chain. We think that we understand some of the problems.

With terminal infrastructure slow to build, we believe changes need to be made to the Canadian Marine Act to change policy to allow the ports and private enterprise to come in and invest in projects that make commercial sense. The worldwide figures show

n'avons pas de spectre, même si nous avons investi des millions de dollars. Nous allons à la dérive. Les sociétés ferroviaires ont une relation commerciale avec les expéditeurs, mais aucune relation avec nous; cependant, nous assumons le fardeau du manque d'efficacité par rapport aux coûts. Pourquoi n'auraient-elles pas avec nous une relation qui nous permettrait d'établir ensemble les responsabilités touchant le service?

Les problèmes du service ferroviaire nous causent des difficultés financières, à nos terminaux, mais aussi aux terminaux de conteneurs locaux. C'est que nous venons de connaître une grève ferroviaire, et nous nous sommes redressés à la suite de cela. Maintenant, nous ne pouvons livrer la marchandise. Nous demandons : pourquoi? C'est en raison des problèmes du service ferroviaire aux terminaux. Nous sommes pris entre deux feux. Il y a le train derrière l'entrepôt et le train qui passe devant, et nous sommes là, avec les grands investissements que nous avons faits, sans pouvoir utiliser nos actifs.

Encore une fois à propos de la responsabilité, les terminaux de conteneurs prennent un certain volume en présumant avoir les installations matérielles nécessaires pour le faire, mais ils agissent comme si aucun problème n'existait. Nous sommes dans le domaine des transports. Des problèmes, il y a en a toujours : l'environnement, la météo, la main-d'œuvre. Nous sommes en Colombie-Britannique : il y a donc le problème des grèves. Nous devons comprendre notre capacité. Pour mieux contrôler nos propres coûts, en tant qu'industrie, nous chargeons maintenant le même volume de conteneurs, mais nous devons répartir cela sur 16 heures, plutôt que huit. Nous employons deux quarts de travail pour traiter le même volume d'affaires, pour faciliter leur croissance et leur manque d'efficacité. Où est l'équilibre et qui paie la note?

Certaines sociétés de transport maritime acceptent les commandes d'Extrême-Orient, indépendamment de la capacité qu'il peut y avoir du côté des trains et des quais à Vancouver. Arrive un navire, et le système est engorgé. Les sociétés de transport maritime dépassent leurs allocations. Il faut établir les responsabilités, car ce sont nos membres qui paient la note.

Il y a maintenant un terminal local où il ne peut y avoir d'exportations. Il y en a un autre où notre capacité de livrer des exportations est réduite. Ces deux terminaux sont les deux plus grands terminaux de conteneurs en ville. Les entrepôts sont pleins, nous sommes là les bras croisés, sans pouvoir livrer la marchandise. Encore une fois, on nous dit que ce sera peut-être la semaine prochaine, sinon la semaine suivante.

Nous avons aussi des familles à nourrir, nous avons des employés et nous avons des soucis, mais, dans tout cela, nous n'avons jamais eu de tribune. Nous sommes là aujourd'hui pour faire valoir notre point de vue et pour être entendus sur ce qui constitue un élément important de la chaîne d'approvisionnement. Nous croyons comprendre certains des problèmes qui existent.

Comme l'édification de l'infrastructure des terminaux se fait lente, nous croyons qu'il y a lieu de modifier la Loi maritime du Canada, pour y modifier la politique générale, afin que les ports et l'entreprise privée puissent intervenir et investir dans des projets

growth, but we seem slow to react. We are behind the curve. I think that wave will cut off at some point and we will need to rebuild. Then, hopefully, that wave will come back at us. It has never been more evident that the law of diminishing returns exists in the Port of Vancouver. I ask, and our members ask, why the port forecasted a ten-per-cent growth in volume, yet the railways have said they will tool up for a five-per-cent growth in volume? People wonder where we have a disconnect. These are obvious when we face the constraints we have today, but we suggest something similar to what the U.S. Surface Transportation Board does. They place some accountability with the railways, shippers and so forth, to make sure we balance that trade. The railways can handle only five per cent. We should have a balanced flow, because if we do not our supply chain is broken. Unfortunately, we are not big enough and strong enough to absorb all of that problem. Freight will flow backwards because we will need to go to our customer, who is a Canadian exporter, and say because of these problems, the customer will need to pay for that. As business people, we do not know how much the exporter can afford and stay globally competitive.

I want to table something here for the members, which is a study that we participated in with the bulk terminals, the forest product terminals, the intermodal terminals and the off-dock terminals. The study is of rail service and capacity issues in the Lower Mainland. We paid for it. We think it has a lot of the answers you may be looking for and we want committee members to have a copy.

The Chairman: Thank you very much. We will distribute copies to our members.

Ross Hanson, Executive Vice-President, Fraser Surrey Docks: I am not sure why Kevin Ouellette suggested there might be a bun war here because, listening to his comments, ours are similar. I have been asked, as all the presenters have, to speak to which government policy should be amended to increase capacity and improve Canada's competitiveness. I am a relative newcomer to the marine terminal industry, so I am not the best person to ask for feedback on that point. However, I can offer some tangible ideas to reduce the container sector's systemic congestion that plagues the entire gateway, ideas that are obvious to even a newcomer. Then, hopefully, those people more experienced in government affairs can determine which policies to effect.

qui sont viables du point de vue commercial. Les statistiques mondiales laissent voir une croissance, mais nous sommes lents à réagir. Nous n'arrivons pas à rattraper la courbe. Je crois que la vague va tomber à un moment donné, et nous allons devoir rebâtir. À ce moment-là, espérons-le, la vague nous reviendra. La loi des rendements décroissants s'applique au port de Vancouver : cela n'a jamais été aussi évident. Je pose la question, nos membres posent la question : pourquoi les responsables du port ont-ils prévu une croissance du volume de l'ordre de 10 p. 100, alors que les responsables des chemins de fer ont dit qu'ils se donnaient les moyens pour prendre en charge une croissance de 5 p. 100 du volume? Les gens se demandent pourquoi nous vivons avec cet écart. C'est évident, à regarder les contraintes qui nous touchent aujourd'hui, mais nous proposons quelque chose de semblable à ce que fait le Surface Transportation Board, aux États-Unis. Cet organisme attribue une part de responsabilité aux chemins de fer, aux transporteurs maritimes et ainsi de suite, pour s'assurer d'équilibrer la donne. Les sociétés ferroviaires peuvent seulement prendre en charge une augmentation de 5 p. 100. Il faudrait qu'il y ait un flux équilibré : sinon, la chaîne d'approvisionnement est rompue. Malheureusement, nous ne sommes ni assez gros ni assez forts pour absorber tout le problème. Le secteur connaîtra un recul, car il nous faudra aller voir notre client, l'exportateur canadien, et dire : étant donné ces problèmes, il faut que vous payiez ceci. Or, nous ne savons pas jusqu'à quel point l'exportateur peut se permettre cela et demeurer compétitif sur la scène mondiale.

Je veux déposer un document à l'intention des membres du comité. C'est une étude à laquelle nous avons participé aux côtés des terminaux pour le transport en vrac, des terminaux de produits forestiers, des terminaux de transport intermodal et des terminaux hors quai. L'étude porte sur le service ferroviaire et sur les problèmes de capacité dans le Lower Mainland. Nous en avons assumé les frais. Nous sommes d'avis que vous y trouverez la réponse à bon nombre des questions que vous vous posez. Nous souhaitons que les membres du comité en aient un exemplaire.

La présidente : Merci beaucoup. Nous allons en remettre des copies à nos membres.

Ross Hanson, vice-président principal, Fraser Surrey Docks : Je ne sais pas pourquoi Kevin Ouellette a laissé entendre qu'il pourrait y avoir une petite querelle. À l'écouter, je trouve que les observations de son groupe ressemblent à celles du nôtre. Comme tous ceux qui présentent un exposé, j'ai été appelé à parler de la politique gouvernementale qui devrait être modifiée pour accroître la capacité et améliorer la compétitivité du Canada. Ça ne fait pas très longtemps que je travaille dans l'industrie des terminaux maritimes, si bien que je ne suis pas le mieux placé pour vous donner des échos en ce moment. Par contre, je peux proposer des idées concrètes pour réduire la congestion systémique du secteur des conteneurs, qui mine toute la « porte d'entrée » du Pacifique, idées qui sont évidentes même aux yeux d'un débutant. Puis, j'espère, les gens qui connaissent mieux les affaires gouvernementales pourront déterminer quelles politiques il faut appliquer.

Echoing Kevin Ouellette's comments, we have all seen the graphs predicting the rapid growth in trade with Asia. It is almost a certainty that this trade will continue as Asia increasingly becomes the world's workshop. Of course, nowhere is this trade more evident than on trans-Pacific routes, which then places Vancouver squarely in the crosshairs for a bottleneck.

It seems to me, as we add capacity and look to eliminate bottlenecks, we should do so in steps. First, we need to maximize the potential of our existing assets before we add any additional capacity. Then, after we maximize our existing assets, we add capacity, starting with the least expensive options and working to the more expensive ones. When I say expensive, I mean in economic, environmental and social terms. I believe that the Fraser River and Fraser Surrey Docks meet both those criteria. They have immediate capacity available today and the potential to add more at a comparatively low cost.

I will give a bit of background on Fraser Surrey Docks. Unfortunately, I missed the presentation by Captain Domaas this morning, so I am not sure if he covered this information but bear with me. Fraser Surrey is located 25 kilometres inland on the main arm of the Fraser River. The site is 130 acres. We have, approximately, 35 full-time employees on our payroll, as well as somewhere between 75 and 400 longshore employees, depending upon the vessels and the activity on the terminal at any given time.

The terminal is unique in that it is both a container terminal and a break-bulk terminal. Efforts were made to expand greatly the container terminal side of the business about four years ago. In that period, we went from handling 50,000 TEUs a year to 350,000 TEUs in the span of only two years.

We have worked with, arguably, the most reputable container designer in the world and we now have plans in place to take that capacity to 850,000 TEUs.

In the last few years, the Fraser River Port Authority has done a commendable job increasing the cargo handling capacity of the Fraser River. In doing so, the ports transformed the main navigation channel into a cargo pipeline of sorts. Containers are brought inland by ship to an area of the Lower Mainland with low land costs and ample room for expansion. Containers are then sent on their way by road or rail to local or eastern markets in Canada and the U.S.

As the terminus on the Fraser River for overseas containers, Fraser Surrey Docks is a key part of this pipeline. By working closely with the port, we have become a capable and dependable link in the flow of international goods to and from Canada. Fraser Surrey is ideally located in the heart of the region's growing logistics hub. This location means that we have excellent access to all the main road arteries, including the planned South Fraser perimeter road outside our doorstep, and we are serviced

Pour reprendre les propos de Kevin Ouellette, je dirais que nous avons tous vu les graphiques prédisant une croissance rapide du commerce avec l'Asie. Il est presque certain que ce commerce va se maintenir, l'Asie étant de plus en plus l'atelier du monde. Bien entendu, nulle part ce commerce ne se manifeste avec autant d'évidence que sur les voies de navigation trans-Pacifique, ce qui place Vancouver en plein milieu d'un goulot d'étranglement.

En accroissant la capacité et en cherchant à éliminer les goulots d'étranglement, il me semble que nous devrions procéder par étapes. D'abord, nous devons maximiser le potentiel de nos actifs existants avant d'accroître la capacité. Ensuite, une fois nos actifs existants maximisés, nous augmentons la capacité, à commencer par les options les moins coûteuses et en adoptant, au fur et à mesure, celles qui coûtent plus cher. Quand je dis plus cher, je veux dire du point de vue économique, environnemental et social. Je crois que Fraser River Docks et Fraser Surrey Docks satisfont aux deux critères en question. Les organismes ont d'ores et déjà la capacité voulue pour agir et aussi le potentiel d'en ajouter à un coût relativement faible.

Je vais vous parler un peu des Fraser Surrey Docks. Malheureusement, j'ai raté l'exposé du capitaine Domaas ce matin; je ne sais donc pas s'il a abordé cette question. Je vous prie donc d'être patient avec moi. Fraser Surrey se trouve à l'intérieur des terres, à 25 kilomètres de la principale embouchure de l'effluent du fleuve Fraser. Le site fait 130 acres. Nous avons environ 35 employés à temps plein et recourons aux services de 75 à 400 débardeurs, selon le nombre de navires et l'activité qui se déroule au terminal à un moment donné.

Le terminal est unique au sens où il offre à la fois la prise en charge des conteneurs et un service de transbordement de marchandises diverses. On a fait des efforts pour donner une grande expansion à la prise en charge des conteneurs il y a quatre ans environ. Pendant cette période, nous sommes passés de 50 000 EVP par année à 350 000 EVP par année, en seulement deux ans.

Nous avons travaillé avec celui qui est peut-être le concepteur de conteneurs le plus réputé qui soit dans le monde, et nous entendons maintenant porter cette capacité à 850 000 EVP.

Au cours des dernières années, l'Administration portuaire du fleuve Fraser a fait un travail louable pour accroître la capacité de prise en charge des marchandises sur le fleuve Fraser. Ce faisant, les ports ont transformé le principal canal de navigation en une sorte de pipeline de cargos. Les conteneurs sont acheminés par bateau vers un secteur du Lower Mainland moyennant de faibles coûts de transport terrestre et une grande marge d'expansion. Les conteneurs sont alors envoyés, par la route ou par la voie ferrée, aux marchés locaux ou de l'est du Canada et des États-Unis.

Station terminale des conteneurs provenant de l'étranger sur le fleuve Fraser, Fraser Surrey Docks est un élément clé du pipeline en question. En collaborant étroitement avec les responsables du port, nous avons créé un maillon fiable et solide pour le transport des marchandises à l'importation et à l'exportation. Fraser Surrey a une situation idéale, dans le cœur même du carrefour logistique en expansion de la région. De ce fait, il s'agit d'un excellent point d'accès à toutes les grandes artères routières, y compris la route

by all three transcontinental railroads providing service to B.C.: Canadian National Railway, Canadian Pacific Railway and Burlington Northern Santa Fe Railway.

Fraser Surrey's intermodal facility and the port's rail yard are immediately adjacent to the terminal. While the port invested in improving the navigation channel, Fraser Surrey has invested extensively in developing intermodal infrastructure, so a few words about the intermodal side.

At its peak, CP Ships sent, approximately, two-thirds of its volume by rail to eastern markets. At the time, Fraser Surrey Docks handled, approximately, 250,000 TEUs for CP Ships. We catered to this demand by assembling complete trains on site before transferring them to the port's holding yard. The railways could then arrive, hook and haul direct to the eastern markets bypassing their own sorting yards in the process, so the situation was win, win. By assembling complete trains, we were able to receive excellent service from the rail lines, and they were able to deliver the cargo far more quickly because they could go direct to market without having to stop in their own sorting yards and adding to the pipeline's congestion. In fact, cargo frequently arrived at Fraser Surrey Docks, was loaded onto a train and arrived in Chicago within five days.

Currently, the terminal is well below capacity. Unfortunately, Fraser Surrey lost its largest customer about a year ago when CP Ships was acquired by TUI, which chose to redeploy its vessels elsewhere. We have been working hard to restore that business, but it has not been easy.

Although the river can handle all but the largest ships, the perception overseas is that access is severely restrained. Ironically, much of the cargo bound for the gateway originated at river terminals much like Fraser Surrey Docks. The port continues to make improvements but has limited resources for substantial changes. As for any organization, there are many demands on its capital. Only now it has found the budget to develop plans to expand this cargo pipeline, but much work still needs to be done.

Let me sum up and close my comments by restating the key ideas. As we look to improve the competitiveness of Canada's position and increase our own throughput, we should maximize the potential of all our existing assets. Once we have done that, we will then look to bring on additional capacity starting with the lowest cost alternatives and gradually working towards more expensive ones. I believe that the Fraser River and Fraser Surrey Docks represent good examples for doing both. Once the port has completed their planning efforts, I expect that their results will demonstrate that enlarging the capacity of the Fraser River will

périphérique du Sud-Fraser qui doit être aménagée sur le pas de notre porte. De même, nous accueillons les trois grands chemins de fer transcontinentaux en Colombie-Britannique : le Canadien National, le Canadien Pacifique et le Burlington Northern Santa Fe Railway.

L'installation intermodale de Fraser Surrey et la cour de triage du port se trouvent tout juste à côté du terminal. Tandis que les responsables du port ont investi pour améliorer le canal de navigation, Fraser Surrey a beaucoup investi pour donner de l'expansion à l'infrastructure intermodale. Je vais donc parler un peu du transport intermodal.

À son summum, CP Navigation acheminait environ les deux tiers de son volume par voie ferroviaire à destination des marchés de l'Est. À ce moment-là, Fraser Surrey Docks prenait en charge quelque 250 000 EVP pour CP Navigation. Pour satisfaire à cette demande, nous assemblions des trains complets sur place, avant de les envoyer dans la zone d'attente du port. À ce moment-là, les trains pouvaient arriver, accrocher le chargement et partir directement pour les marchés de l'Est en ne passant pas par leur propre cour de triage. Tout le monde y gagnait donc. En assemblant des trains complets, nous étions en mesure de recevoir un excellent service de la part des sociétés ferroviaires, qui étaient en mesure de livrer les marchandises plus rapidement, en allant directement au marché, sans avoir à s'arrêter dans leur propre cour de triage ni à ajouter à la congestion du « pipeline ». De fait, il arrivait souvent que les marchandises arrivent à Fraser Surrey Docks, qu'elles soient chargées dans un train puis qu'elles arrivent à Chicago dans les cinq jours.

En ce moment, le terminal fonctionne bien en deçà de sa capacité. Malheureusement, Fraser Surrey a perdu son plus grand client il y a un an, au moment où CP Navigation a été achetée par TUI, qui a choisi de déployer ses bateaux ailleurs. Nous travaillons dur pour rétablir la situation, mais ce n'est pas facile.

Le fleuve peut accueillir tous les bateaux, sauf les plus grands qui soient, mais la perception, à l'étranger, c'est que l'accès est très limité. Fait paradoxal, une bonne part des marchandises à destination de la porte d'entrée du Pacifique ont pour point de départ des terminaux de fleuve très semblables à celui de Fraser Surrey Docks. Le port continue d'apporter des améliorations mais les recettes dont il dispose pour faire des changements importants sont limitées. Comme pour toute organisation, il doit composer avec les nombreuses exigences qui s'exercent sur son capital. Il vient à peine de trouver les fonds nécessaires pour concevoir un projet d'expansion du « pipeline », mais il y a encore beaucoup de travail à faire.

Permettez-moi de résumer mes propos et de terminer en réitérant les idées clés. Tout en cherchant à améliorer la compétitivité de la position du Canada et à accroître notre propre production, nous devrions maximiser le potentiel de tous nos actifs. Cela fait, nous pourrions alors nous tourner vers l'accroissement de la capacité d'après l'option la moins coûteuse et progresser vers les options coûtant de plus en plus cher. Je crois que Fraser River Docks et Fraser Surrey Docks constituent de bons exemples sur les deux plans. Une fois que le port aura achevé son effort de planification, je crois que les résultats le feront voir.

be an extremely attractive option. It will bring ocean cargo to the doorstep of the existing rail and road infrastructure and permit substantial capacity to be added at a comparatively low cost. I urge this committee to support their efforts in whatever way possible. Thanks for allowing me to tell the story.

The Chairman: Thank you very much. We know that container dwell time is related to the free time policy in the container yard at the port. A witness before our committee was of the opinion that reducing the amount of free container storage time encourages containers to be shipped out sooner. A competitive port will try to reduce container dwell time to three days and minimize truck turnaround time. Do you agree with our witness?

Mr. Ouellette: I do, yes. I think that is the railway school of economics: charging a fee changes behaviour. To create capacity, we need to move things quicker. We have to be careful to ask if that applies only to local cargo. On that basis, will that freed-up space allow the export to come on or will it allow more import to come because if it speeds up movement and it brings only more import, we have not found a solution. However, I believe that putting penalties on will create some capacity.

The Chairman: If our country is able to find the best policies to respond to the challenges of transportation as a whole and integrated system, we may have a tremendous competitive advantage in the international marketplace. Also, if Canada is not ready to make its efforts — its ports are the natural choice for companies looking for access to North America — the risk is high to see those companies going to the United States or Mexico. Being ready for the challenge will require both investments in capacity and also in efficiency: enhancing measures such as intelligent intermodal transport. Do you think that the Canadian government and the business community are up to the challenge with regard to increasing efficiency and implementing your approach of intelligent intermodal transport?

Mr. Ouellette: Honestly?

The Chairman: You are honest, Mr. Ouellette.

Mr. Ouellette: Yes: I do not think at this stage we are ready. I do not think the commitments are there, personally.

What do the others think?

Rick Cowan, Vice-President, Euro Asia Transload, West Coast Container Freight Handlers Association: Certainly, they are not, for the infrastructure. We need direction or movement here to facilitate the movement of cargo.

l'accroissement de la capacité du fleuve Fraser représentera une option extrêmement attrayante. Cela amènera des navires océaniques au seuil de l'infrastructure ferroviaire et routière existante et permettra d'ajouter une capacité importante à un coût comparativement faible. J'invite vivement le comité à appuyer ces efforts de toutes les manières possibles. Merci de m'avoir permis de faire voir notre point de vue.

La présidente : Merci beaucoup. Nous savons que le temps d'attente est lié à la politique d'entreposage sans frais dans le dépôt des conteneurs du port. Un témoin a fait valoir que le fait de réduire le temps d'entreposage sans frais encourage les responsables à sortir les conteneurs plus rapidement. Les responsables d'un port compétitif essaieront de réduire le temps d'attente à trois jours et de réduire au minimum les délais de livraison par camion. Êtes-vous d'accord avec notre témoin?

M. Ouellette : Oui, je le suis. Je crois que c'est là l'école de pensée du secteur ferroviaire en économie : il suffit de demander des frais pour faire évoluer les comportements. Pour créer la capacité, il nous faut transporter les choses plus rapidement. Il faut prendre soin de se demander si cela s'applique uniquement aux marchandises locales. À ce moment-là, est-ce que l'espace libéré permettra d'accueillir des marchandises destinées à l'exportation ou encore davantage de marchandises importées, car si l'accélération du mouvement ne fait qu'accroître les importations, nous n'aurons pas trouvé de solution. Cependant, je crois que l'imposition de sanctions aura pour effet de créer une certaine capacité.

La présidente : Si notre pays est en mesure de trouver les meilleures politiques possibles pour relever les défis que pose le transport en tant que système entier et intégré, nous aurons peut-être un avantage concurrentiel énorme sur les marchés internationaux. De même, si le Canada n'est pas prêt à faire les efforts qui s'imposent — ces ports représentent le choix naturel pour les entreprises qui cherchent à accéder au marché d'Amérique du Nord —, le risque est élevé que les entreprises en question optent pour les États-Unis ou le Mexique. Pour être prêt à relever le défi, il faudra investir dans la capacité et aussi dans l'efficacité : améliorer des mesures comme le transport intermodal « intelligent ». Croyez-vous que le gouvernement canadien et le milieu des affaires au pays sont prêts à relever le défi en ce qui concerne l'accroissement de l'efficacité et la mise en place de votre approche de transport intermodal intelligent?

M. Ouellette : Honnêtement?

La présidente : Vous êtes bien honnête, monsieur Ouellette.

M. Ouellette : Oui : à mon avis, en ce moment, nous ne sommes pas prêts. Personnellement, je ne crois pas que les engagements voulus ont été pris.

Qu'en pensent les autres?

Rick Cowan, vice-président, Euro Asia Transload, West Coast Container Freight Handlers Association : Certainement, ils ne sont pas prêts, pas pour l'infrastructure. Il faut que les choses bougent de ce côté-là, pour vous faciliter le mouvement des marchandises.

Mr. Ouellette: Yes: Listening to Ross Hanson from Fraser Surrey Docks this morning, I have a question: if we have capacity there and yet we seem to keep running into the brick wall at the other terminals, why is that capacity not being absorbed? I do not have an answer.

As we listened, my mind started to work and I thought about something that was said to me the other day, and I will repeat this. A vessel recently went to Fraser Surrey Dock to relieve some of the congestion at Deltaport, but that was a stopgap. It discharged the cargo but it would not be put on the rail for two to three weeks, so they let the cargo ship leave, but the cargo sat. Unless Fraser Surrey can move the cargo efficiently on the rail, then all we have done is create a new storage location.

To answer your question, the question should probably go to the railways because they are the ones that have a large investment; there is no doubt about it. I truly wonder whether they have the appetite or whether they want the business. They like to manage growth and their operating ratios are good, so at the end of the day, I do not know.

Mr. Hanson: If I can jump in to two parts of that question, I can speak only from the point of view of Fraser Surrey Docks and I believe that we are ready for intelligent container links with the rail lines. I know that we have those systems in place with the shipping lines now. I do not see any reason why we cannot develop similar links with the rail lines. We are ready if they are. However, with regard to Kevin Ouellette's point, the rail line must come to the table. He is right: we took an overflow vessel a couple of weeks ago simply because no berth space was available. We were promised railcars that did not materialize and so, unfortunately, Kevin is correct: a lot of the cargo stayed on the dock for two or three weeks. Had the cars been available, we are confident that we could have repeated our past performance of loading all that cargo onto rail within 48 hours. Clearly, rail plays a role here as well.

We were offered an opportunity to help with another overflow vessel. As keen as we were to take it, and we had the capacity to do so, in the end the shipping line advised us that CN would not supply railcars. Therefore, they needed to find another terminal alternative, so clearly the rail lines need to step it up if we are to relieve this congestion.

The Chairman: The same witness I mentioned in my first question was of the opinion that planned expansions in the West Coast probably will not create enough capacity to eliminate congestion. The large vessel can now handle 8,000 to 10,000 containers and these vessels require specialized marine

M. Ouellette : Oui : en écoutant Ross Hanson de Fraser Surrey Docks ce matin, une question m'est venue à l'esprit : si nous avons la capacité voulue et que, néanmoins, nous frappons toujours un mur de brique aux autres terminaux, pourquoi est-ce que la capacité en question n'est pas absorbée? Je n'ai pas de réponse à cette question.

Pendant que nous écoutions l'exposé, je me suis mis à réfléchir et j'ai pensé à une chose qu'on m'a dite l'autre jour, et que je vais répéter. Un bateau est allé récemment au Fraser Surrey Dock pour soulager une part de la congestion qu'il y avait à Deltaport mais c'était un palliatif. Les marchandises ont été déchargées; mais elles ne pouvaient être mises à bord d'un train avant deux ou trois semaines, si bien que le navire est parti, mais que les marchandises sont restées là. À moins que Fraser Surrey ne puisse passer de manière efficiente à l'étape du transport ferroviaire, nous n'aurons réussi qu'à créer un nouvel espace d'entreposage.

Pour répondre à votre question, il faudrait probablement demander cela aux sociétés ferroviaires : ce sont elles qui ont fait un grand investissement, cela ne fait aucun doute. Je me demande vraiment si elles ont le goût d'agir, si elles veulent prendre en charge ces affaires. Elles aiment gérer la croissance, et, au bout du compte, leurs ratios d'exploitation sont bons. Je ne sais pas.

M. Hanson : Permettez-moi de dire une chose au sujet de deux des éléments de cette question. Je peux parler seulement au nom de Fraser Surrey Docks; je crois que nous sommes prêts à travailler avec les liens « intelligents » pour les conteneurs avec les sociétés ferroviaires. Je sais que nous avons mis ces systèmes en place avec les sociétés de transport maritime. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions créer des liens semblables avec les sociétés ferroviaires. Nous sommes prêts si elles le sont. Cependant, quant à ce que Kevin Ouellette a dit, la société ferroviaire doit se manifester. Il a raison : nous avons accueilli un bateau excédentaire il y a quelques semaines, tout simplement parce qu'il n'y avait plus de poste d'amarrage. On nous a promis des wagons dont nous n'avons jamais vu la couleur et, malheureusement, Kevin a raison : une bonne partie des marchandises en question est restée au quai pendant deux ou trois semaines. Si les wagons avaient été disponibles, nous croyons que nous aurions pu répéter notre exploit passé, soit de transporter les wagons de train dans les 48 heures. Il va sans dire que le chemin de fer joue un rôle important ici aussi.

On nous a donné l'occasion d'aider dans le cas d'un bateau excédentaire. Nous étions tout à fait disposés à le faire; nous avions la capacité nécessaire, mais, au bout du compte, le transporteur maritime nous a signalé que le CN ne pouvait fournir de wagons. Par conséquent, il a fallu trouver une autre solution au terminal. Cela est donc évident : il faut que les sociétés ferroviaires se manifestent pour que nous puissions soulager une partie cette congestion.

La présidente : Le témoin même dont j'ai parlé en posant la première question croyait que les projets d'expansion de la ligne Ouest ne suffiraient probablement pas à créer la capacité nécessaire pour éliminer la congestion. Les grands bateaux peuvent maintenant transporter de 8 000 à 10 000 conteneurs.

terminals: unloading container ships this size is a sophisticated process. What can be done to improve the unloading process in Vancouver? My question is addressed to anyone who wants to answer it.

Mr. Hanson: I cannot speak for the other terminals. I can only offer up the view from Fraser Surrey Docks. Again, we are located 25 kilometres inland, so a vessel arriving from overseas must sail up the Fraser River. Again, the port has done a good job of expanding river capacity to handle these larger vessels. Today, we can handle only a 270-metre vessel, but from working with the pilots, we are confident that number can be grown. Will we be able to, or will the river be able to, handle the largest post-Panamax vessels being delivered today: probably not. Will we be able to handle much larger vessels than today: almost certainly. Will the Fraser River provide a vast untapped potential for adding capacity to the gateway while the world seemingly marches toward these ever larger vessels: no, it will not. Can it play a role in relieving systemic congestion: absolutely.

The Chairman: Do you want to add something, Mr. Ouellette?

Mr. Ouellette: Yes: I do not operate a deep-sea terminal, so I am not intimate with the operations side, but part of the struggle, in talking with the terminal operators — Ross, you can correct me if I am wrong — is with the balanced scheduled railway that comes into play. Part of the problem, I think, in unloading the vessels is also that when a train comes into a terminal, it is loaded. It has empty containers and it has export loads, so we have to work it. Before we can reload it with the Hudson Bay, Wal-Mart and Canadian Tire cargo to go back to eastern Canada, that whole operation has to be done. Without creating maybe more rail lines, I am not sure how the terminal operators can turn any quicker. It is a physical operation. You can handle only so many containers per hour on a productivity basis, so the question is difficult. It is a good question. It begs the question: why are other railways not involved in the cargo coming out of the port terminals? Is it because they cannot get a railway line in? I do not know. Should we look at another car supply from a competitive basis?

Senator Tkachuk: In the present study, we are focusing on imports, to see if there are any opportunities for handling and distribution, thinking that the exports would be self-evident: there

et il faut pour cela des terminaux maritimes spécialisés : décharger un porte-conteneur de cette taille représente une opération complexe. Que peut-on faire pour améliorer le processus de déchargement à Vancouver? Ma question s'adresse à quiconque souhaite répondre.

M. Hanson : Je ne peux parler au nom des autres terminaux. Je ne peux qu'offrir le point de vue de Fraser Surrey Docks. Encore une fois, nous nous trouvons à 25 kilomètres à l'intérieur des terres; cela veut dire que le bateau qui arrive doit remonter en partie le fleuve Fraser. Encore une fois, les responsables du port ont fait un bon travail pour accroître la capacité du fleuve, de manière à ce que nous puissions accueillir ces grands bateaux. Aujourd'hui, nous pouvons seulement accueillir un bateau allant jusqu'à 270 mètres, mais, ayant travaillé avec les pilotes, je crois bien que nous pourrions accueillir un bateau d'une taille plus grande. Allons-nous pouvoir — est-ce que le fleuve va pouvoir accueillir les grands navires de l'après-Panamax que l'on voit aujourd'hui : probablement pas. Allons-nous pouvoir accueillir des bateaux beaucoup plus grands que ceux que nous voyons aujourd'hui : presque certainement. Le fleuve Fraser permettra-t-il d'ajouter énormément de capacité à la porte d'entrée du Pacifique, tandis que le monde adopte de plus en plus, il semblerait, des bateaux dont la taille va en s'accroissant : non, ce ne sera pas le cas. Permettra-t-il de soulager en partie la congestion systémique qui existe : certainement.

La présidente : Vous vouliez ajouter quelque chose, monsieur Ouellette?

M. Ouellette : Oui : je n'exploite pas de terminal en eaux profondes, de sorte que je ne connais pas très bien le volet exploitation de l'affaire, mais si vous discutez avec les exploitants de terminaux, vous voyez qu'une partie de la lutte à livrer — Ross, corrigez-moi si j'ai tort — touche l'équilibre à atteindre avec le calendrier ferroviaire. À mon avis, le problème réside en partie dans le fait que, une fois le bateau vidé de ses marchandises, lorsqu'un train arrive au terminal, il est chargé, lui. On y trouve des conteneurs vides et des chargements destinés à l'exportation; et il faut composer avec cela. Avant de pouvoir recharger le train avec les marchandises de La Baie, Wal-Mart et Canadian Tire qui sont destinées à l'est du Canada, il faut que toute cette opération se fasse. Sans créer nécessairement d'autres chemins de fer, je ne vois pas comment les exploitants de terminaux pourraient s'y prendre plus rapidement. C'est une opération matérielle. Il y a juste tant de conteneurs par heure qu'on peut traiter, sur le plan de la productivité. C'est donc une question difficile. C'est une bonne question. Cela nous mène à poser la question suivante : pourquoi les autres sociétés ferroviaires n'ont-elles rien à voir avec les chargements de marchandises qui sortent des terminaux portuaires? Est-ce parce qu'elles n'arrivent pas à y placer une voie? Je ne sais pas. Est-ce que nous devrions envisager un autre approvisionnement en wagons, fondé sur le principe de la concurrence?

Le sénateur Tkachuk : Dans l'étude actuelle, nous nous concentrons sur les importations, pour voir s'il existe des possibilités de manutention et de distribution, en songeant au

would not be much of a problem because this stuff would be top priority. We are finding that is not so, and that news is disturbing for an export country. Would it be fair to say that the Vancouver Port Authority is in competition for imports with other ports on the West Coast, be it California, Seattle, and who knows, Halifax, but it is actually a West Coast monopoly for exporters.

Mr. Ouellette: Yes: because of this dispute, we have been delivering cargo to Seattle. We have been able to utilize some outlets, but not on a regular basis. We moved 130 containers there last week. Customers requiring service, their letters of credit to their regular customer overseas, they must be looking at it from a cash flow basis. Pulp markets are good right now, X amount per tonne, and we need to move 4,000 tonnes at \$700. That is a lot of cash flow for the companies as well. Cargo sitting in our warehouse does not provide anybody with anything. You are right in the sense that for western ports — or this port right now for the most part, a good amount of forest products comes on one railway inbound to the port. The other railway probably does not have — I should not say that because there is a balance — we are talking forest products, but we have a problem with sulphur and potash and all the other bulk trains too. Forest products is our business, but if we look at it from a total export scenario and talk to the Neptune Bulk Terminals, the Lynnterm Terminal and whatnot, we would see the magnification of these problems as well.

Senator Tkachuk: In the Prairies, we talk about railcars all the time and the inability of the railroads to deliver enough railcars. Senator Mercer has brought this topic up before with previous witnesses: for grain, pulse crops, oilseeds and, of course, our resource products, how do we create more competition to move these products out of the country and to move other export goods out of the country? How do we create more competition? Do we build better highways, maybe four lanes all the way through the mountains so that trucks can be competitive to the railroads right now? Maybe with the two lane roads, railroads need more competition, but we must solve the problem. We must move this stuff.

Mr. Ouellette: Yes.

Senator Tkachuk: Then, of course, we must get it out the door. How do we create more competition for this to happen? If it must go to Seattle, if I am a manufacturer of a product in Saskatoon, I do not really care how you get it out of the country as long as you get it out of the country and on its way to my customer.

Mr. Ouellette: Yes.

fait que le cas des exportations serait évident : ce ne serait pas un grand problème parce que cela se trouverait en tête de liste dans l'ordre de priorité. Or, nous constatons que ce n'est pas le cas, voilà qui est de nature à inquiéter un pays exportateur. Est-ce qu'on se tromperait en disant que l'administration portuaire de Vancouver entre en concurrence avec les importations des autres ports de la côte Ouest, que ce soit en Californie, à Seattle ou encore, qui sait, Halifax, mais, de fait, c'est un monopole des exportateurs sur la côte Ouest.

M. Ouellette: Oui : en raison de ce conflit, nous livrons des marchandises à Seattle. Nous avons eu certains recours, mais pas régulièrement. Nous avons acheminé 130 conteneurs là, semaine dernière. Les clients exigent le service... leurs lettres de crédit au client régulier à l'étranger... ils doivent regarder ça d'un point de vue de leur trésorerie. Le marché du papier journal est bon en ce moment, c'est tant la tonne, et nous transportons 4 000 tonnes à 700 \$. Il y a beaucoup de rentrées d'argent pour les entreprises aussi. Les marchandises qui restent là dans notre entrepôt ne rapportent rien à personne. Vous avez raison de dire que, dans le cas des ports de l'Ouest — dans le cas de celui-ci, pour la plus grande part, les produits forestiers arrivent en grande quantité au port, par voie ferrée. L'autre n'a probablement pas, je ne devrais pas dire cela car il y a un certain équilibre... nous parlons de produits forestiers, mais nous avons un problème dans le cas du soufre et de la potasse et de toutes les autres marchandises en vrac qui sont transportées par train. Les produits forestiers, c'est notre affaire, mais si nous étudions un scénario d'exportation dans son ensemble et discutons avec gens de Neptune Bulk Terminals, de Lynnterm Terminal et de ce que je ne sais qui encore, nous voyons que tous ces problèmes se voient amplifiés aussi.

Le sénateur Tkachuk : Dans les Prairies, nous parlons tout le temps des wagons et du fait que les sociétés ferroviaires n'arrivent pas à livrer un nombre suffisant de wagons. Le sénateur Mercer a soulevé la question auprès des témoins précédents : pour les céréales, les légumineuses, les oléagineux et, bien entendu, les ressources naturelles, comment créer davantage de concurrence de manière à exporter ces produits et d'autres produits? Comment créer davantage de concurrence? Faut-il construire de meilleures routes, peut-être une route à quatre voies qui traverse les montagnes, pour que les camions puissent entrer en concurrence avec les trains? Peut-être qu'avec les routes à deux voies, les sociétés ferroviaires ont besoin d'une plus grande concurrence, mais c'est un problème que nous devons régler. Nous devons déplacer ces marchandises.

M. Ouellette : Oui.

Le sénateur Tkachuk : Et puis, bien entendu, il faut régler la question de l'exportation. Comment créer davantage de concurrence, pour que cela se fasse? Si je dois aller à Seattle et si je suis fabricant d'un produit à Saskatoon, je ne me soucie pas vraiment de savoir comment mon produit sort du pays, au moment qu'il sort du pays et qu'il se rend à mon client.

M. Ouellette : Oui.

Senator Tkachuk: How do we make it easier to get stuff into Seattle or get stuff wherever, to give competition, so people here pay more attention? What can we do to make it more competitive because that is the only thing that will drive it in the end?

Mr. Ouellette: Yes, you are absolutely right. Right now, there are two railways. If we look at it from an exporter's standpoint, do they use one or the other? There is not that ability for our railway customers. For example, if they are a mill in Prince George, they cannot use CP. If they are a mill in Cranbrook, they cannot use CN. Their leverage is not there. I have been in conversations or meetings where the railway knows they have the customer and the debate is how much the railway will reduce the increase, not whether the customer can negotiate on price, but there is an expectation that costs are going up. From the shipper's standpoint, the shipper absorbs the cost until the cargo can be shipped by truck and then the shipper can go to competitors, so how do we bridge the difference on the competitive nature? I do not know, with the Rocky Mountains and all those other things, how we can bridge that. It is difficult. Maybe it is rail access, I do not know. Maybe we need models that allow for —

Senator Tkachuk: Have models been contemplated? These old ideas somehow keep coming back, but rail companies have a social responsibility because they are monopolies. CN was built by the state. CP was built with government largess. These companies were given land holdings. They were not small entrepreneurs who mortgage their houses and try to start businesses to manufacture widgets and either succeed or fail by their own brilliance or stupidity. Why do we not have other railroads travel on the same rail? Is it possible to take away that monopoly? Have your thought about that? Have you discussed that: to have your own railcars on your own railroad —

Mr. Ouellette: Yes, from that standpoint, there has been a lot of discussion. I am sure many groups have discussed it. There have been discussions on whether there should be a Lower Mainland railway in the sense that there is a company that creates a service model for the whole Lower Mainland. I know the port was hot on that idea a few years ago. I do not know what happened to it. The railways say they like to hook and haul from here to Chicago or from here to Toronto: that's where they make their money, which sounds reasonable. They do not make their money switching cars into places like ours. Why would they not create something outside where all they do is hook and haul? They pick up their train, it is

Le sénateur Tkachuk : Comment faire pour qu'il soit plus simple d'envoyer des marchandises à Seattle ou de faire venir des marchandises d'un endroit quelconque ailleurs, d'établir une concurrence, pour que les gens ici portent davantage attention à la question? Comment faire pour rendre le régime plus concurrentiel, car c'est le seul élément de motivation au bout du compte?

M. Ouellette : Oui, vous avez tout à fait raison. En ce moment, il y a deux sociétés ferroviaires. Si nous regardons la chose du point de vue d'un exportateur, nous nous demandons s'ils s'utilisent l'un ou l'autre. Les clients qui recourent à notre service ferroviaire n'ont pas cette possibilité. Par exemple, s'ils se trouvent à une usine à Prince George, ils ne peuvent recourir au service du CP. S'ils se trouvent à une usine à Cranbrook, ils ne peuvent utiliser le service du CN. Ils n'ont pas d'effet de levier. J'ai déjà pris part à des conversations ou à des réunions où la société ferroviaire savait qu'elle n'avait pas à convaincre le client : le débat portait davantage sur la mesure dans laquelle elle pourrait réduire l'augmentation et non pas la négociation du prix par le client, car il est entendu que les coûts vont augmenter. Du point de vue de l'expéditeur, il absorbe les coûts jusqu'à ce qu'il vaille mieux faire faire le transport par camion, puis il passe chez les concurrents... comment faire alors pour combler l'écart en ce qui concerne la concurrence? Je ne sais pas, avec les Rocheuses et tous les autres facteurs qui entrent en ligne de compte, comment combler un tel écart. C'est difficile. C'est peut-être l'accès aux voies ferrées, je ne sais pas. Peut-être nous faut-il des modèles qui permettent...

Le sénateur Tkachuk : A-t-on envisagé des modèles en ce sens? Les vieilles idées semblent revenir d'une manière ou d'une autre, mais les sociétés ferroviaires ont une responsabilité sociale, car ce sont des monopoles. Le CN a été bâti par l'État. Le CP a été bâti grâce à la générosité de l'État. Ce sont des sociétés auxquelles on a remis des biens immobiliers. Ce ne sont pas des petits entrepreneurs qui ont pris une hypothèque sur la maison pour se lancer en affaires, afin de fabriquer des bidules et de réussir ou d'échouer du fait qu'ils sont brillant ou stupide. Pourquoi n'y a-t-il pas d'autres sociétés ferroviaires qui empruntent la même voie ferrée? Est-il possible d'éliminer ce monopole? Y avez-vous songé? En avez-vous discuté : avoir vos propres wagons sur votre propre chemin de fer...

M. Ouellette : Oui, de ce point de vue-là, il y a eu beaucoup de discussions. Je suis certain que de nombreux groupes en ont discuté. Il a été question de savoir s'il faudrait un chemin de fer du Lower Mainland au sens où une société créerait un modèle de service pour l'ensemble du Lower Mainland. Je sais que les responsables du port affectionnaient particulièrement l'idée il y a quelques années. Je ne sais pas ce qui en est advenu. Les responsables des sociétés ferroviaires affirment qu'ils aiment bien accrocher le train de marchandises pour faire le chemin d'ici à Chicago ou d'ici à Toronto : c'est ce qui leur est profitable, affirmation qui paraît raisonnable. Ce ne sont pas les manœuvres de wagon comme on en fait chez nous qui leur rapportent.

already assembled and boom, boom, boom. Theoretically, it sounds good. I do not know if it would work.

On the other side, I do not know what the legalities are for BNSF running on CN track. I am not sure how that works, but, again, they will come back to, it is their investment, their money. How do you allow another railway to go in and service their customers. I am not sure if there is a legal challenge, being their asset.

Senator Tkachuk: Phone companies used to tell us that when they extorted money. I remember that. Cable companies now do the same thing.

Mr. Ouellette: Yes: Now we are seeing competition in the phone business. Telus seems to make money, still.

Senator Tkachuk: Sure, they do.

Mr. Ouellette: They only need to be innovative. Yes, that is a good example.

Senator Zimmer: I want to continue in the vein that Senator Tkachuk followed. I asked this question of the previous witnesses. I gave the example that sometimes a train is scheduled to come in, the port hires all the workers, prepares the trucks and the train does not arrive. I understand acts of God — avalanches and weather — but as you have said, winter happens every year. My question is, what type of relationship do you have with the rail lines, and in working together with all the bodies of rail, surface and ports, do you receive any responses as far as what happened? Is the problem administrative? Is the problem a management one or is it, they just did not arrive?

Mr. Ouellette: Yes.

Senator Zimmer: That is my point.

Mr. Ouellette: Yes, and part of my presentation touched on that. We have no commercial relationship with the railway. I pay them nothing but they bill me. It is a strange relationship. I guess we had a problem here with Rogers a number of years ago. It was called negative billing. They do the same thing. They send us an invoice that I have to take through my accounting department, my CSRs and everything else, and we have to prove that it is not ours. It was not ours in the first place, but they keep sending reminders.

To go back to that question, we have been told now that, first off, any of our terminals should go with the expectation that we will get service tomorrow because our agreement, in theory, is that they will bring us the railcars that we have ordered.

Pourquoi n'iraient-ils pas créer quelque chose, à l'extérieur, qui fait qu'ils auraient seulement à accrocher le chargement et partir? Ils ramassent le train, le train est déjà assemblé et voilà, le tour est joué. Théoriquement, ça semble être une bonne idée. Je ne sais pas si ça fonctionnerait.

Je ne sais pas ce que suppose du point de vue juridique l'utilisation de la voie ferrée du CN par le BNSF. Je ne sais pas comment ça marche, mais, encore une fois, on reviendra à une idée : c'est leur investissement, c'est leur argent. Comment permettre à une autre société ferroviaire d'aller servir des clients. Je ne sais pas s'il y a un conflit juridique là-dedans, comme c'est leur actif.

Le sénateur Tkachuk : Les compagnies téléphoniques nous disaient cela à l'époque où elles extorquaient de l'argent. Je m'en souviens. Les compagnies de câblodistribution font la même chose aujourd'hui.

M. Ouellette : Oui : maintenant, il y a de la concurrence dans le domaine de la téléphonie. Telus semble quand même faire de l'argent.

Le sénateur Tkachuk : Bien sûr qu'il fait de l'argent.

M. Ouellette : Il y a seulement à être innovateur. Oui, c'est un bon exemple.

Le sénateur Zimmer : Je veux poursuivre dans la même veine que le sénateur Tkachuk. J'ai posé cette question aux témoins précédents. J'ai donné l'exemple d'un train dont l'arrivée est prévue. Le port engage tous les travailleurs, prépare les camions mais le train n'arrive pas. Je comprends qu'il y ait des cas de force majeure — avalanches, et problèmes météorologiques —, mais comme vous l'avez dit, il y a un hiver tous les ans. Ma question est la suivante : quel genre de relation avez-vous avec les sociétés ferroviaires et travaillez-vous de concert avec tous les organismes du domaine du transport ferroviaire, du transport de surface et des ports, avez-vous eu droit à des réactions quant à ce qui s'est produit? Est-ce un problème administratif? Est-ce un problème de gestion ou est-ce simplement que les trains n'arrivent pas?

M. Ouellette : Oui.

Le sénateur Zimmer : C'est ce que je disais.

M. Ouellette : Oui, et je traite de cette question dans une partie de mon exposé. Nous n'avons aucune relation commerciale avec la société ferroviaire. Je ne lui paie rien, mais elle m'envoie des factures. C'est une relation étrange. Nous avons eu un problème ici avec Rogers il y a plusieurs années. Ça s'appelait de la facturation tacite. Elle fait la même chose. Elle nous envoie une facture que je dois porter à mon service de comptabilité, à mes responsables administratifs, et tout le reste, et nous devons prouver que ce n'est pas à nous de payer. Ce n'était pas à nous de payer au premier lieu, mais elle n'arrête pas de nous envoyer des rappels.

Pour revenir à la question, on nous a dit que, au départ, les responsables de tous nos terminaux devraient s'attendre à ce qu'ils nous obtiennent le service le lendemain, du fait que notre entente, en théorie, prévoit qu'ils nous envoient les wagons que nous avons commandés.

We bring in our manpower, clerical help and so forth, and they do not show up. There is no accountability. We have paid all the labour. We have paid all the machinery. We have all the fixed costs. We phone the railway and they say, "You know, Kev, I do not know when we are going to get there." I ask, "What is the problem?" They say, "We cannot get an engine." I ask, "Do you not operate a railway?"

It would be like me saying to my customers, "Sorry, I do not have any forklifts today." What are they paying me for? Anyways, it is difficult because heaven forbid, we leave that pulp in that railcar for one extra day. We receive that invoice the next morning. We want to be fair. We do not expect to use the railcars for storage. First off, the only way we earn money is to unload railcars, so, on that side, we want to unload them but they have an eight- to twelve-hour allowance for delivery time. If we could go to Air Canada and say, I will be there sometime today, hold that plane, that would be a good business model, would it not? We wait until everybody trickles in and all the seats are full and, boom, we are gone: "Honey, I will be home when the plane fills up."

Senator Tkachuk: They are starting to do that, though.

Mr. Ouellette: Yes, I know. We made had a presentation to them last week. There is no set operational requirements. My operations manager who works dayshift talks to CN every night at nine o'clock or ten o'clock at night: "Are you coming? I have a midnight crew coming in. Let me know because we do not want to have people in the facility and no work. It is expensive."

We have invoiced them and said, "You can pay for our labour." They shoot the invoices back and say, "We do not pay those kind of bills."

Mr. Hanson: Senator, if I can chime in here, Fraser Surrey Docks experiences the same thing. We order the labour and if the cars do not show up, then we eat that bill. You asked the question, what is the relationship with the rail? It is pretty much as Kevin Ouellette outlined: we take what we are given. Our practice is perhaps a bit different than some of the other terminals, though. Whatever cars they send us, we will work them, even if it is highly inefficient for us and it costs us to do so because the alternative is, we may not get any cars at all and so we do the best darn job we can with whatever we are given.

Senator Zimmer: Previous witnesses indicated that they try to have all parties negotiate, to work together on a 5-, 10- or 15-year plan, to improve these situations. You indicate, or as indicated, your objective is to encourage this dialogue. Do these planning meetings take place? Do you have an opportunity to sit down

Nous faisons venir la main-d'œuvre, les travailleurs administratifs et ainsi de suite, et les wagons n'arrivent pas. Elles n'ont pas de comptes à rendre. Nous avons payé tous les travailleurs. Nous avons payé la machinerie. Nous avons payé les frais fixes. Nous téléphonons à la société ferroviaire, où on nous dit : « Savez-vous, Kev, je ne sais pas à quel moment le train va arriver. » Je demande : « Quel est le problème? » On me répond : « Nous n'arrivons pas à mettre la main sur une locomotive. » Je demande : « N'est-ce pas un chemin de fer que vous exploitez? »

C'est comme si je disais à mes clients : « Désolé, mais je n'ai pas de chariots à fourche aujourd'hui. » Pourquoi me paient-ils? De toute manière, c'est une situation difficile; Dieu nous garde de laisser le papier journal dans le wagon pendant une journée de plus. Nous recevons la facture le lendemain matin. Nous voulons être équitables. Nous ne nous attendons pas à utiliser les wagons comme lieu d'entreposage. Premièrement, notre seule façon de faire de l'argent, c'est de décharger les wagons; de ce point de vue-là, nous souhaitons donc les décharger, mais elles appliquent un délai de huit à douze heures pour la livraison. Si nous pouvions aller voir Air Canada et dire : « Je serai là aujourd'hui, à un moment donné, retenez donc l'avion... ce serait un beau modèle d'affaires, n'est-ce pas? Nous attendons que tout le monde arrive tranquillement et prenne place à bord de l'avion, qui est maintenant plein, puis voilà, nous partons : « Chéri, je pars pour la maison dès que l'avion sera plein. »

Le sénateur Tkachuk : Ils commencent à faire cela, par contre.

M. Ouellette : Oui, je sais. Nous leur avons présenté un exposé la semaine dernière. Il n'y a pas d'exigences opérationnelles établies. Mon gestionnaire de l'exploitation, qui travaille de jour, parle au CN tous les soirs à 21 heures ou 22 heures pour dire : « Est-ce que vous arrivez? J'ai une équipe qui arrive à minuit. Faites-le moi savoir : je ne veux pas avoir des gens qui sont là à ne rien faire. Ça coûte cher. »

Nous leur avons envoyé la facture : « Vous pouvez payer notre main-d'œuvre. » Ils renvoient la facture en disant : « Nous ne réglons pas ce genre de factures. »

M. Hanson : Sénateur, si vous me permettez d'y mettre mon grain de sel, je dois dire que Fraser Surrey Docks vit la même expérience. Nous commandons la main-d'œuvre, mais les wagons n'arrivent pas, puis nous sommes pris avec la facture. Vous posez la question : quelle est la relation que nous avons avec la société ferroviaire? C'est à peu près ce que Kevin Ouellette a dit : nous prenons ce qu'on nous donne. Notre usage est peut-être un peu différent de celui des autres terminaux, par contre, quels que soient les wagons qu'elle nous envoie, nous composons avec la situation, même si c'est très inefficace pour nous et que c'est coûteux; sinon, nous n'aurons peut-être pas de wagons du tout; alors, nous faisons de notre mieux avec ce que l'on décide de nous donner.

Le sénateur Zimmer : D'autres témoins ont fait valoir qu'ils essaient de faire négocier toutes les parties, d'établir un plan de cinq, de dix ou de 15 ans, pour améliorer les situations du genre. Vous dites ou vous avez dit que votre objectif consiste à encourager ce dialogue. Y a-t-il des réunions de planification

and discuss these problems with the other parties and deal with them in a 10- or 15-year program whereby you can eliminate these situations? Does that dialogue exist at all?

Mr. Ouellette: I have never been invited to one of those meetings. We do not even know about them.

Senator Zimmer: For the second part, one of my other hats is national security and defence. We are currently examining containers and the movement of containers because of the security issues. Do you know if security causes delays or inefficiencies in the system? Is security a major problem or a minor problem?

Mr. Ouellette: Speaking for the exporter side, it has become problematic, and the only reason for that is, if we are shipping product, for example, to Asia, and the container line that will carry that product will call on a U.S. port before it makes its journey across the Pacific, then our delivery time to the terminals is reduced because they must have the 24 hours.

To give you an idea of how our business is structured, in 1999, we had 10 days to deliver an order to the deep-sea terminals. Two years ago, that time was reduced to five days, cut in half. With the introduction of regulations for the freight remaining on board, FROB, we are down to three days. With congestion, we are down to two days, sometimes — well, you had an incident — one. We have gone from 10-day delivery time of an order to occasionally — this week or last week — one day. At three o'clock in the afternoon, we receive notification that we have one day to deliver 50 containers to the terminal. When we phone the terminal, they give us six appointments. Something is wrong with that math. That is the only security issue I can speak of that we have shortened our delivery. I should broaden that a little bit. We have to provide the container and the seal number for U.S. Customs, which is fair. We cannot even pick up the containers sometimes or deliver them, so we almost need to have them all sitting in our yard so some people have an advantage that other people will not have. It becomes a difficult part of the business so it does have an impact. We are dealing with that part.

Senator Mercer: Thank you for being here, all of you. Mr. Ouellette, thank you for your hospitality yesterday.

Mr. Ouellette: You are welcome.

Senator Mercer: We appreciate it.

It seems to me that the railroads are like automobile insurance companies. They almost legalize extortion in some ways. Everybody has told us about weather. We are all from different parts of the country. We all know what the weather can be like, but it happens every year. There is a storm or an avalanche as there was yesterday. What do the railroads do to pick up the slack after a storm or after a slide?

Mr. Hanson: Make excuses.

qui ont lieu? Avez-vous l'occasion de vous asseoir avec les autres parties et de discuter avec elles d'un programme de dix ou de 15 ans qui vous permettrait d'éliminer les situations de ce genre? Un tel dialogue existe-t-il même?

M. Ouellette : On ne m'a jamais invité à une telle réunion. Nous ne savons même pas s'il y en a.

Le sénateur Zimmer : Pour la deuxième partie, je dois dire que je m'occupe aussi de défense et de sécurité nationales. Nous étudions actuellement la question des conteneurs et le mouvement des conteneurs en rapport avec les problèmes de sécurité. Savez-vous si la sécurité est à l'origine de retards ou de pratiques inefficaces dans le système? La sécurité représente-t-elle un problème majeur ou un problème mineur?

M. Ouellette : Pour parler du point de vue des exportateurs, la sécurité est devenue un problème, seulement parce que, si nous envoyons un produit en Asie, par exemple, le porte-conteneurs se trouvera dans un port américain avant de traverser le Pacifique; à ce moment-là, notre délai de livraison vers les terminaux est réduit parce qu'il faut qu'il y ait les 24 heures.

Pour vous donner une idée de la façon dont les affaires sont structurées dans notre secteur, en 1999, nous disposions de dix jours pour livrer une commande aux terminaux en eau profonde. Il y a deux ans, ce délai a été réduit de cinq jours coupé de moitié. Avec l'instauration du règlement concernant le fret restant à bord, ou FRAB, nous sommes rendus à trois jours. Avec la congestion, nous sommes parfois rendus deux jours — eh bien, vous avez eu vous-même l'incident où c'était un jour. Nous sommes passés d'un délai de livraison de dix jours à, parfois, cette semaine ou la semaine dernière, un jour. À 15 heures, nous sommes avisés du fait que nous disposons d'une journée pour livrer 50 conteneurs au terminal. Nous téléphonons au terminal qui nous donne six rendez-vous. Ce calcul a quelque chose d'erroné. C'est le seul cas dont je peux parler où un problème de sécurité a réduit notre délai de livraison. Je devrais élargir cela un peu. Nous devons fournir aux douanes américaines le numéro de plomb et le conteneur, ce qui est normal. Il arrive même que nous ne puissions ramasser les conteneurs ou les livrer; il faut presque que tous les conteneurs se trouvent dans notre cour. Des gens ont alors un avantage sur d'autres. Il devient difficile de faire des affaires en ce sens; cela a donc un impact. Nous composons avec cela.

Le sénateur Mercer : Merci à tous d'être là. Monsieur Ouellette, merci de l'accueil que vous nous avez réservé hier.

M. Ouellette : Il n'y a pas de quoi.

Le sénateur Mercer : C'est une chose que nous apprécions.

Il me semble que les sociétés ferroviaires sont comme les compagnies d'assurance automobile. Elles légalisent presque l'extorsion de certaines façons. Tout le monde nous a parlé de la météo. Nous provenons de différentes régions du pays. Nous savons tous le temps qu'il peut faire, mais c'est comme ça tous les ans. Il y a une tempête ou une avalanche comme hier. Que font les sociétés ferroviaires pour attraper le retard après une tempête ou un glissement de terrain?

M. Hanson : Elles trouvent des excuses.

Senator Mercer: Pardon?

Mr. Ouellette: Make excuses.

Mr. Hanson: They make excuses.

Mr. Ouellette: There is no plan.

Senator Mercer: Do they not put on extra cars or extra trains? How do you ever catch up?

Mr. Cowan: I think everything that can be moved is moving at all times. I do not think we have the equipment to support moving emergency volumes from one sector to another. I think everything that can roll, rolls. That is the efficiency of the railway: 58 per cent operating ratio.

Senator Mercer: Are you saying that all the equipment they have is on the move?

Mr. Cowan: Yes.

Senator Mercer: I told you I would sell railcars before this was all over because we make railcars in Nova Scotia and we want to sell more. Is the issue capacity, as opposed to inefficiency?

Mr. Cowan: That is correct in a lot of cases. I have mills that send me product by rail daily. On occasions, there are no railcars to support those mills, so the mills truck it. They truck it all the way from Whitecourt, Alberta to the Vancouver port for loading.

Senator Mercer: It does not seem like an efficient way of doing business.

Mr. Ouellette: It is for the railways. It is not for the rest of us. Railways are efficient because they have no accountability. They have this many assets and they keep rolling them. If they become stuck, oh, well. If we fill up and we cannot move our customers' trucks, all these other costs go up. We cannot take any more of these costs, but they are doing okay.

Senator Mercer: We may have stumbled on what our next study will be. I was concerned when you said that you have no commercial relationship with the railway, other than the fact that they send you a bill. How is the price set?

Mr. Ouellette: They work with, for example, our customers, CanFor or West Fraser. They set the freight rate from the mill to the terminal. We are the terminal. We are the unloader of the car so we are not involved with the actual freight negotiations. Rates are negotiated by a forest product company or an agricultural company. We then contract with the company, for example, West Fraser, to unload the cars. We charge West Fraser, CanFor, Miller Western or whomever to provide that service to store it, pack it and to deliver it to the terminals, so the railway is out of

Le sénateur Mercer : Pardon?

M. Ouellette : Elles trouvent des excuses.

M. Hanson : Elles trouvent des excuses.

M. Ouellette : Il n'y a pas de plan.

Le sénateur Mercer : Est-ce qu'elles ne mettent pas sur les rails des wagons supplémentaires ou des trains supplémentaires? Comment faites-vous pour vous rattraper?

M. Cowan : Je crois que tout ce qui peut être mis en mouvement est en mouvement à tout instant. Je ne crois pas que nous ayons l'équipement nécessaire pour transférer des volumes d'urgence d'un secteur à l'autre. À mon avis, tout ce qui peut rouler roule. C'est là l'efficacité du chemin de fer : un ratio d'exploitation de 58 p. 100.

Le sénateur Mercer : Êtes-vous en train de dire que tout l'équipement qu'elles ont est utilisé?

M. Cowan : Oui.

Le sénateur Mercer : Je vous ai dit que j'allais vendre des wagons de train avant la fin de cette histoire. C'est que, en Nouvelle-Écosse, nous fabriquons des wagons de train et nous voulons en vendre plus. Est-ce un problème de capacité plutôt qu'un manque d'efficacité?

M. Cowan : C'est une affirmation qui se révèle juste dans de nombreux cas. Il y a des usines qui m'envoient des produits tous les jours par la voie ferrée. Parfois, il n'y a pas de wagons pour elles, si bien qu'elles envoient le produit par camion. Les camions font tout le chemin de Whitecourt, en Alberta, au port de Vancouver, où les marchandises sont chargées.

Le sénateur Mercer : Ça ne semble pas être une façon efficace de procéder.

M. Ouellette : Ça l'est pour les sociétés ferroviaires. Ça ne l'est pas pour le reste d'entre nous. Les sociétés ferroviaires sont efficaces parce qu'elles n'ont pas de comptes à rendre. Elles ont tant d'actifs et elles s'organisent pour que ça roule. Si elles sont coincées à un moment donné, eh bien, voilà, c'est dommage. Si nous sommes à capacité et que nous ne pouvons prendre les camions de nos clients, tous les autres coûts augmentent. Nous ne pouvons assumer d'autres coûts de ce genre, mais les sociétés ferroviaires s'en tirent bien.

Le sénateur Mercer : Nous sommes peut-être tombés sur le sujet de notre prochaine étude. Cela m'a inquiété de vous entendre dire que vous n'avez aucune relation commerciale avec la société ferroviaire, mis à part le fait qu'elle vous envoie une facture. Comment le prix est-il fixé?

M. Ouellette : La société ferroviaire travaille avec nos clients, par exemple, CanFor ou West Fraser. Elle établit le taux de fret de l'usine au terminal. Le terminal, c'est nous. C'est nous qui déchargeons le wagon, si bien que nous ne participons pas aux négociations sur le taux de fret. C'est une société d'exploitation forestière ou une compagnie agricole qui négocie les tarifs. Ensuite, nous établissons un contrat avec l'entreprise, par exemple West Fraser, en vue de décharger les wagons. Nous facturons West Fraser, CanFor, Miller Western ou je ne sais quelle autre

that as well. The railway does not have us on their radar except that we have a track number that they deliver the cargo to. If that railcar is delayed for a couple of hours or does not show up at all, we do not really exist in that whole supply chain. They do not come and meet with us operationally. Rick Cowan's needs may be a little different than mine or David Peacock's. Different cars carry lumber, eggs, and I am working with pulp. At the end of the day, we are all trying to move product, but there is no relationship with the railway to say, can you bring us this and do that, and if this does not happen, let us know. There is no commercial relationship.

Senator Mercer: Our friends at the Port of Vancouver told us they were one of the first Canadian ports to open an office in Beijing and other parts of Asia. Does Fraser Surrey Docks and other businesses related to the port have offices outside Canada or do you tie in with the Port of Vancouver's office?

Mr. Hanson: We do not have offices outside of Vancouver.

Mr. Ouellette: We do not either.

Senator Mercer: Would there be any benefit to having trade offices in, for example, Asia and India?

Mr. Ouellette: In our business, our customers or the people that we negotiate with are all Canadian exporters, so we deal with people in the mills in Western Canada, for the most part.

Mr. Hanson: Virtually all the shipping lines that arrive in Vancouver have local offices, both in Vancouver and oftentimes in New York or around the eastern seaboard, so we visit those people and they visit us frequently. Plus, we make frequent trips overseas to make sure that they can put a face to the name, but we are not of sufficient scale that we could afford to have offices in each of the jurisdictions. We deal with Korea, China, Japan, South America and numerous ports in Europe. For us to maintain that infrastructure would be prohibitively expensive.

Senator Mercer: Does the Department of Foreign Affairs and International Trade, or the Government of British Columbia through its trade office, offer any assistance?

Mr. Hanson: There is nothing I am aware of.

Senator Mercer: I have been in Taipei, and I have seen the Government of British Columbia's trade office. I happened to be in the same facility and bumped into it. That office does not offer any assistance to you?

Mr. Hanson: They offer no assistance that I am aware of, although I should not be so pointed. One individual who coincidentally is in Taipei works for, I believe, European

entreprise pour le service d'entreposage, d'emballage et de livraison aux terminaux, alors la société ferroviaire n'intervient pas là-dedans non plus. La société ferroviaire ne tient pas du tout compte de nous, sauf qu'elle a à notre sujet un numéro de voie ferrée pour la livraison des marchandises. Si le wagon est retardé de quelques heures ou s'il n'arrive même pas à destination, nous ne comptons pas vraiment dans toute la chaîne d'approvisionnement. Les gens ne viennent pas nous rencontrer du point de vue opérationnel. Les besoins de Rick Cowan sont peut-être un peu différents des miens ou de ceux de David Peacock. Différents wagons servent à transporter du bois, des œufs et, dans mon cas à moi, de la pâte. En dernière analyse, nous essayons de transporter des produits, mais il n'y a aucune relation avec la société ferroviaire qui nous permettrait de dire : vous pouvez nous apporter ceci et faire cela, mais s'il y a un problème dites-le nous. Il n'y a pas de relations commerciales.

Le sénateur Mercer : Nos amis du port de Vancouver nous ont dit qu'ils étaient parmi les premiers ports canadiens à avoir ouvert un bureau à Beijing et ailleurs en Asie. Est-ce que Fraser Surrey Docks et d'autres entreprises liées au port ont des bureaux à l'étranger ou encore êtes-vous lié au bureau du port de Vancouver?

Mr. Hanson : Nous n'avons pas de bureau en dehors de Vancouver.

Mr. Ouellette : Nous non plus.

Le sénateur Mercer : Y aurait-il un avantage à avoir des bureaux de commerce en Asie et en Inde, par exemple?

Mr. Ouellette : Dans notre domaine, les clients, les gens avec qui nous négocions sont tous des exportateurs canadiens. Nous traitons donc avec des gens qui ont des usines dans l'ouest du Canada, pour la plus grande part.

Mr. Hanson : Presque toutes les sociétés de transport qui passent par le port de Vancouver ont des bureaux locaux à Vancouver et, souvent, à New York ou quelque part sur la côte Est. Nous allons donc voir ces gens, et ils viennent nous voir souvent. Par ailleurs, nous faisons souvent des visites à l'étranger pour nous assurer de mettre un visage sur un nom, mais nous ne sommes pas assez gros pour avoir des bureaux dans chacun des pays. Nous traitons avec la Corée, la Chine, le Japon, l'Amérique du Sud et de nombreux ports en Europe. À nos yeux, le maintien d'une telle infrastructure coûterait beaucoup trop cher.

Le sénateur Mercer : Est-ce que le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international ou encore le gouvernement de la Colombie-Britannique, par l'entremise de son bureau de commerce, offre une aide quelconque?

Mr. Hanson : Pas que je sache.

Le sénateur Mercer : J'ai été à Taipei et j'y ai vu le bureau de commerce de la Colombie-Britannique. Je me trouvais dans le même établissement et je suis tombé dessus par hasard. Ce bureau ne vous offre aucune aide?

Mr. Hanson : Il n'offre pas d'aide à ma connaissance, mais je ne devrais peut-être pas être si critique. Il y a quelqu'un qui, justement, travaille à Taipei pour, je crois, la Communauté

Economic Community, EEC. Although this is not necessarily his mandate, because we know him from another movie, he has been helpful in gaining us audience with key decision makers in Taipei.

Senator Dawson: We have received a lot of complaints about the railways. Do you complain to the Canadian transport agencies?

Mr. Ouellette: Yes we do but, again, we came together as a group because, as an individual company, if Coast 2000 takes on the railway, I am out of business. We gathered together as a group because we recognized that the Canadian Transport Agency, CTA, allows certain disputes to be handled, but first off, they must be individual. We have no commercial relationship, so we have no leverage. We banded together to look at these things and say, we are small business people and we are getting hammered here. Do not get me wrong: we make our mistakes too and have our struggles, but it is a David and Goliath situation from our standpoint of being small operators. We put our association together and we talked to the wharf operators locally and found out that the bulk and the break-bulk side, the agricultural and grain terminals, were experiencing the same type of issues. We all came together and provided the money for this study: our groups and the other groups within the community on export primarily, although the intermodals are covered through the terminals, TSI Terminal Systems and P&O — I am not sure if Fraser Surrey was involved, but I think at the time Peter was for a short period — so that is a pretty good representation of the local infrastructure on the rail side.

Senator Dawson: At least you are here to air your grievances and we will address some of them in our report. I can understand that type of inefficiency that relies on the relationship with railways, but what about federal regulatory inefficiencies? Are there rules that we could recommend changes to that would make your life more efficient, without having to go into expansions and spend money? Is innovation being hampered by regulation? Are there types of regulations that we should address that would make your life easier?

Mr. Ouellette: From an investment standpoint, I cannot think of anything simple on our side of the business that would make a huge difference immediately. I think, from our standpoint, we need the ability to have some recourse on the service level, to make the railways accountable by saying they need to deal with the terminals, and they need to develop and sign off on a service plan. That planning will flow back to the exporter or whomever as well because they need to be part of it. It would go a long way to allowing us to plan our business efficiently: there is a huge opportunity.

économique européenne, la CEE. Ce n'est pas forcément là son mandat, car c'est dans un autre film que nous l'avons vu, mais il nous a aidés à trouver des gens qui nous feraient rencontrer des décideurs clés à Taipei.

Le sénateur Dawson : Nous avons reçu de nombreuses plaintes au sujet des sociétés ferroviaires. Est-ce que vous portez plainte aux organismes de transport du Canada?

M. Ouellette : Oui, nous le faisons, mais, encore une fois, nous nous sommes regroupés du fait que, en tant qu'entreprise individuelle... si Coast 2000 devait affronter à elle seule la société ferroviaire, je ne serais plus en affaires. Nous nous sommes regroupés parce que nous avons reconnu que l'Office des transports du Canada, l'OTC, permet de prendre en charge certains conflits, mais, d'abord, il faut que ce soit individuel. Nous n'avons pas de relations commerciales avec elle, si bien que nous n'avons pas d'influence. Nous nous sommes regroupés pour étudier les questions du genre et affirmer : nous sommes à la tête de petites entreprises et nous nous faisons écraser. Ne vous méprenez pas sur ce que je dis : nous faisons nous aussi des erreurs et nous avons des difficultés, mais c'est David et Goliath, de notre point de vue, car nous sommes à la tête de petites entreprises. Nous avons mis sur pied notre association et nous nous sommes adressés aux exploitants de quai, localement, et avons découvert que, du côté du vrac et des marchandises diverses, les terminaux à produits agricoles et à céréales éprouvent des difficultés du même ordre. Nous nous sommes tous réunis et avons financé cette étude : nos groupes et d'autres groupes du monde de l'exportation, surtout, bien qu'il y ait des entreprises de transport intermodal, car il y a des terminaux, TSI Terminal Systems and P&O — je ne suis pas sûr que Fraser Surrey soit en cause, mais je crois que Peter l'a été pendant une courte période, il y a donc là une assez bonne représentation de l'infrastructure locale, du point de vue ferroviaire.

Le sénateur Dawson : Au moins, vous êtes ici pour exprimer vos doléances. Nous allons tenir compte de certaines d'entre elles dans notre rapport. Je peux comprendre qu'un manque d'efficacité de ce genre tient à la relation que vous avez avec les sociétés ferroviaires, mais qu'en est-il du manque d'efficacité de la réglementation fédérale? Y a-t-il des règles dont nous pourrions recommander la modification et qui vous donneraient plus d'efficacité, sans que vous deviez prendre de l'expansion ou dépenser de l'argent? Est-ce que la réglementation nuit à l'innovation? Y a-t-il des types de règles que nous devrions envisager pour vous faciliter la vie?

M. Ouellette : Pour ce qui est des investissements, je n'arrive pas à penser à quelque chose de simple qui, de notre côté, aurait un effet immédiat et énorme sur la situation. Je crois que, de notre point de vue, il faut un recours quelconque au niveau du service, pour que les sociétés ferroviaires aient des comptes à rendre : dire qu'elles doivent traiter avec les terminaux et qu'il leur faut concevoir et signer un plan de service. Cette mesure de planification nous ramènera à l'exportateur, car il doit aussi être un élément de l'équation. Cela nous permettrait grandement de planifier de manière efficace nos activités : c'est là une très grande occasion à saisir.

Senator Dawson: Mr. Hanson, in your case in the operation of a terminal, are there recommendations?

Mr. Hanson: Clearly, rail is a critical component in all of this, and I cannot speak to what the government might do to enable better service from the rail lines. Frankly, I have no idea. What I can offer, though, is specifically from the point of view of Fraser Surrey Docks, back to capacity, we have capacity today except there is a perception overseas that they cannot take a vessel up the river. From Fraser Surrey Docks' perspective, what would be helpful is help from the port authority. The port authority has done a commendable job with the resources available to increase the capacity of the pipeline, if you will, but they need more.

Unfortunately, Captain Domaas is not here to speak to some of the particulars, but they are living under letters patent that I do not believe have evolved with the times. One of them is that their borrowing cap is restricted to \$25,000,000. That number might have been appropriate at the time it was put in place, but it is not today. When they want to make additional investments into improving capacity, their hands are tied. They simply cannot do it. That is one area. I believe that issue is being addressed in this merger process of the respective port authorities, so I might be speaking in the past tense on that point, but I have no idea what is to emerge from this new entity.

Senator Dawson: I presume that will be in the study. We will have to read it, but the notion of inefficiencies in the use of the railway by different railway companies, and the fact that you say all the equipment that can move is moving, would there be more efficiency if there were open access to the rail lines? Would there be more efficiency if other railways could use the same tracks, for a cost? Is there something the government can regulate or that we can recommend that we would make that type of inefficiency that exists because of legislation or because of historical, parallel monopolies of railways that would make your life easier, both as an exporter but obviously on the import side too?

David Peacock, Vice-President and General Manager, Westran Intermodal, West Coast Container Freight Handlers Association: Stuff has been done, or suggested, in the past. Recently, Deltaport implemented a decrease on their imports of 25 per cent to all their shipping lines but they had to stop it. This point goes to why Fraser Surrey is not busy yet because they said those imports needed to go elsewhere where no other Canadian railroad was. To send this ship or two to Fraser Surrey to help congestion, all it does is send it to the same railroads. It is not the solution.

Le sénateur Dawson : Monsieur Hanson, dans votre cas, pour exploiter un terminal, est-ce que ce sont là les recommandations voulues?

M. Hanson : Évidemment, le service ferroviaire est un élément critique de l'ensemble, et je ne saurais dire ce que le gouvernement peut faire pour améliorer le service offert par les sociétés ferroviaires. Pour être franc, je n'en ai pas la moindre idée. Ce que j'offre, tout de même, précisément du point de vue de Fraser Surrey Docks, pour revenir à la question de la capacité... nous avons aujourd'hui la capacité voulue, sauf qu'il y a, à l'étranger, l'idée erronée selon laquelle les grands bateaux ne peuvent remonter le fleuve. Du point de vue de Fraser Surrey Docks, ce serait une aide provenant de l'administration portuaire qui serait utile. L'administration portuaire a fait un travail louable à partir des ressources à sa disposition en vue d'accroître la capacité du pipeline, si vous voulez, mais il lui en faut plus.

Malheureusement, le Capitaine Domaas n'est pas là pour nous entretenir des aspects particuliers de la chose, mais je crois que cela relève de lettres patentes qui, à mon avis, n'ont pas évolué au fil du temps. Entre autres, il est prévu que le maximum d'emprunts s'élève à 25 millions de dollars. Cela convenait peut-être à l'époque où le tout a été mis en place, mais ce n'est pas le cas aujourd'hui. Si les responsables souhaitent faire des investissements supplémentaires pour améliorer la capacité, ils ont les mains liées. Ils ne peuvent simplement rien faire. C'est un point. Je crois que la question est abordée dans le contexte du processus de fusion des administrations portuaires. Je devrais peut-être donc parler au passé, mais je n'ai aucune idée de ce qui va ressortir de cette nouvelle entité.

Le sénateur Dawson : Je présume que ce sera dans l'étude. Nous allons devoir le lire, mais l'idée de manque d'efficacité dans la manière dont les sociétés ferroviaires utilisent la voie ferrée est fait que, selon vous, tout l'équipement qui peut servir sert déjà. S'il y avait un accès libre aux voies ferrées, est-ce que cela servirait à accroître l'efficacité? Est-ce que cela servirait à accroître l'efficacité si d'autres sociétés ferroviaires pouvaient utiliser les mêmes voies, moyennant un prix? Y a-t-il un aspect des choses que le gouvernement pourrait réglementer ou que nous pourrions recommander... pour que le manque d'efficacité de ce genre, qu'il existe en raison d'une loi ou en raison de monopoles historiques parallèles... pour vous faciliter la vie, en tant qu'exportateur mais, évidemment en tant qu'importateur aussi?

David Peacock, vice-président et directeur général, Westran Intermodal, West Coast Container Freight Handlers Association: On a adopté, ou proposé, des mesures par le passé. Récemment Deltaport a commencé à appliquer à toutes les sociétés de transport une diminution de 25 p. 100 de ses importations, mais elle a dû arrêter de faire cela. Cela explique pourquoi Fraser Surrey n'est pas encore occupé : on a dit que ces importations devaient aller ailleurs, là où il n'y a pas d'autres chemins de fer canadiens. Envoyer un bateau ou deux à Fraser Surrey pour soulager la congestion, cela revient simplement à les envoyer aux mêmes sociétés ferroviaires. Ce n'est pas là la solution.

The BNSF Railway has been around in the past and has tried to enter Deltaport and that has been squashed, for whatever reasons, but the BN is available. They can get access: that would be one.

Mr. Ouellette: Yes: The access and then, if you look at some of the equipment we deal with, I am sure there would be either private business people or customers and manufacturers that would be prepared to invest in their own fleet of railcars.

Senator Dawson: We have somebody who is ready to build them.

Mr. Ouellette: Yes: I do not think that is out of the question if the mill knows that they will be able to utilize their own supply based on their own production. A lot of times, we receive calls from the mills that they are sending trucks because they cannot get any railcars. As Rick Cowan says, customers are shipping by truck from Northern Alberta or Meadow Lake in Saskatchewan because there is not enough rail capacity. I also understand we cannot build a church for Easter Sunday, but we need some ability to have a few more masses.

We have focused on the railways, but the other reason that we were formed was because of the problems we were having with the deep-sea carriers as well. They accept cargo on the other side. They bring it over and dump it, I will not say at Fraser Surrey yet, but that probably will come. They drop their problems on the dock and they go back eventually to the Far East and grab some more cargo. It is a good business plan. We are left to deal with it. Again, we need accountability for the shipping community. We can beat up the railways. We could stay here all day. It would be fun but I think they do certain things for certain reasons. At the end of the day, I think the other side of the equation is that the steamship lines see all this manufactured cargo when they go into their terminals in Beijing and other places and they load it up on these brand new, big vessels. They arrive here and dump it on the dock, knowing the railway said they want only five-per-cent growth, but steamship managers have said they have 10-per-cent growth. We are experiencing that disconnect now. That is why we cannot blame the railways for all our problems. We would like to, but they are not totally at fault. They have some help.

Senator Dawson: When a shipping company is deciding whether to use to your facility, somebody else's terminal, what factors weigh in for them, and which of those factors can we help with to become more attractive to them when they make that choice?

BNSF Railway a exercé ses activités dans la région par le passé et a essayé d'entrer chez Deltaport. Sa tentative a été tuée dans l'oeuf, pour une raison ou une autre, mais le BN était disponible. On peut obtenir accès : ce serait un cas.

M. Ouellette : Oui : l'accès, puis, si vous regardez ce que représente une partie du matériel dont il est question, je suis sûr que, dans le secteur privé, il y a des hommes d'affaires ou des clients ou des fabricants qui seraient prêts à investir dans leur propre parc de wagons de train.

Le sénateur Dawson : Nous avons quelqu'un qui est prêt à les construire.

M. Ouellette : Oui : je ne crois pas que ce soit exclu, dans la mesure où les responsables de l'usine sauront qu'ils peuvent utiliser leurs propres stocks à partir de leur propre production. Souvent, les gens des usines nous appellent pour dire qu'ils envoient des camions parce qu'ils n'ont pu obtenir de wagons de train. Comme Rick Cowan l'a dit, les clients envoient des marchandises par camion depuis le nord de l'Alberta ou Meadow Lake, en Saskatchewan, du fait d'une capacité ferroviaire insuffisante. Je comprends que nous ne pouvons pas construire une église juste pour le dimanche de Pâques, mais il nous faut nous donner les moyens de tenir quelques messes de plus.

Nous nous sommes concentrés sur le cas des chemins de fer, mais l'autre raison pour laquelle nous nous sommes regroupés, c'est qu'il y a aussi des difficultés touchant les transporteurs en eaux profondes. Ils acceptent les chargements de l'autre côté. Ils s'en viennent et déposent cela ici, je ne dirais pas à Fraser Surrey encore, mais ça viendra probablement. Ils déposent leurs problèmes sur le quai et s'en retournent en Extrême-Orient, où ils prennent d'autres chargements. C'est un bon plan d'affaires. Cela nous laisse avec les problèmes. Encore une fois, il faut que le monde du transport maritime rende des comptes. Nous pouvons bien critiquer ouvertement les sociétés ferroviaires. Nous pourrions le faire toute la journée. Ce serait amusant, mais je crois que certaines raisons expliquent certains actes de leur part. En dernière analyse, à mon avis, l'autre côté de l'équation, c'est que les lignes maritimes voient tous ces chargements de produits manufacturés dans leurs terminaux à Beijing et ailleurs, alors elles font charger cela dans de grands bateaux tout neufs. Les bateaux arrivent ici et déposent les marchandises sur le quai, en sachant que la société ferroviaire a dit être capable d'assumer seulement une croissance de 5 p. 100, mais les gestionnaires des lignes maritimes ont dit qu'ils devaient s'en tenir à une croissance de 10 p. 100. Nous vivons cet écart en ce moment. C'est pourquoi nous ne pouvons mettre tous nos problèmes sur le dos des sociétés ferroviaires. Nous aimerions bien le faire, mais elles ne sont pas entièrement fautives. Elles ont eu de l'aide.

Le sénateur Dawson : Lorsqu'une compagnie maritime envisage de recourir à votre installation, au terminal de quelqu'un d'autre, quels sont les facteurs qu'elle prend en considération, et en rapport avec lesquels de ces facteurs pouvons-nous vous aider, pour que vous représentiez à leurs yeux un choix plus attrayant?

Mr. Hanson: I can describe what we understand to be the key factors. You can draw your own inference about how you can help on those fronts. The first is price. Interestingly, price becomes a big challenge because if companies concentrate all their volume in one terminal, they receive volume discounts that are attractive. If we try to steal away, say, 10 per cent of the business and redirect it to our terminal, by definition, the 10 per cent we try to steal is at the cheapest rate because those companies benefit from the biggest discounts. That is a big challenge. Prying business away is an economic challenge.

Then, they look at access: is your terminal so congested that no berth window is available? An earlier witness reported that these vessels are on strings: regular, typically weekly, rotations. If a dozen ports are in a string and it is necessary for a ship to be at your port on a Wednesday, they cannot arbitrarily move that to a Thursday or a Tuesday. It does not work that way. Unfortunately, a lot of the strings are on a similar rotation because the goods originate in Asia and oftentimes, they are loaded at more or less the same time. Then those vessels arrive here at, more or less, the same time, so there is a lot of congestion around the middle of the week because, of course, the goods originated that way and nobody wants to work on a weekend because they pay premiums for doing so. The second thing is the berth window.

A third piece for us is, of course, we are located on the Fraser River. Again, there is ample capacity for all but the largest ships today to come up the river. However, to do so, they require tidal assists. They must wait for the tide to come, then they come to the port, discharge their cargo, wait for the tide and then off they go. Interestingly, because of the congestion in the gateway right now, waiting for the tidal windows is really nothing because berth congestion elsewhere gives them the impetus to come to us. However, the river restricts the size of vessel we can handle. Frankly, the perception is that we can handle a much smaller vessel than we can, and there is more capacity there.

Those are the key drivers. You asked the question earlier on, do we complain when we receive poor rail service? We do not. We do not have a commercial relationship with the rail lines, so it is hard to hold them accountable if we do not also hold their cheque. Instead the relationship is with our customer, between the shipping line and the rail. I do not want to be too crass about it, but the shipping line — and Kevin Ouellette spoke of this — brings the cargo, drops it off on the dock, and if the cargo sits, it is the customer who feels that pain. We work with the customer, for example, Loblaw's or Canadian Tire, to make sure the company understand that the reason the cargo sits at our terminal has nothing to do with our performance. It sits there because we did not have the railcars. We tell them we had this many cars and how

M. Hanson : Je peux décrire ce que nous tenons pour des facteurs clés. Vous pourrez déduire vous-même ce qu'il est possible de faire pour nous aider à ce sujet. Le premier, c'est le prix. Fait intéressant, le prix commence à poser un grand défi : si les entreprises concentrent tout leur volume en un seul terminal, elles reçoivent des réductions attrayantes. Si nous essayons de voler à quelqu'un, disons, 10 p. 100 de son volume et le redirigeons vers notre terminal à nous, par définition, les 10 p. 100 que nous volons sont offerts au tarif le plus bas, car les entreprises en question profitent des plus grandes réductions de prix. C'est là un grand défi. Aller soutirer des affaires à quelqu'un d'autre représente un défi sur le plan économique.

Puis, il y a l'accès : est-ce que votre terminal est congestionné au point où il n'y a pas de poste d'arrimage libre? Tout à l'heure, un témoin a dit que les bateaux en question font des boucles : des rotations périodiques, habituellement à la semaine. Si une douzaine de ports figurent dans une boucle et qu'il est nécessaire pour un bateau de se trouver à votre port un mercredi, il ne peut pas choisir arbitrairement de faire ça plutôt le jeudi ou le mardi. Ce n'est pas de cette façon que les choses fonctionnent. Malheureusement, beaucoup des boucles en questions correspondent à une rotation semblable, car les produits proviennent d'Asie et, souvent, sont chargés plus ou moins en même temps. Puis, les bateaux arrivent ici plus ou moins en même temps, de sorte qu'il y a beaucoup de congestion autour du milieu de la semaine, car, bien entendu, les biens proviennent du même endroit et que personne ne souhaite que le travail se fasse la fin de semaine, car il y a des primes à payer à ce moment-là. Le deuxième facteur, c'est l'accès aux postes d'arrimage.

Notre troisième facteur, bien entendu, c'est le fait d'être situé sur le fleuve Fraser. Encore une fois, nous avons tout à fait la capacité nécessaire pour accueillir les grands bateaux, sauf les plus gros de tous. Cependant, pour cela, il faut l'aide des marées. Le bateau doit attendre que vienne la marée, puis se rendre au port décharger ses marchandises, attendre la marée de nouveau, puis s'en aller. Fait intéressant, étant donné la congestion qui touche la porte d'entrée du Pacifique en ce moment, attendre que les marées ouvrent la voie ne représente vraiment rien : la congestion qu'il y a ailleurs incite vraiment les bateaux à venir chez nous. Cependant, le fleuve est tel que la taille des bateaux qui peuvent y naviguer est limitée. Pour être franc, les gens ont l'impression qu'on peut seulement accueillir un bateau beaucoup plus petit qu'il y a le cas, et il y a davantage de capacité là.

Voilà les principaux facteurs. Vous avez posé la question plus tôt : est-ce que nous nous plaignons du piètre service ferroviaire qui nous est donné? Nous ne le faisons pas. Nous n'avons pas de relations commerciales avec les sociétés ferroviaires; il est donc difficile d'exiger qu'elles rendent des comptes sans leur rendre le chèque. Notre relation est plutôt celle que nous avons avec notre client, entre les lignes maritimes et les lignes ferroviaires. Je n'aurais pas le dire trop brutalement, mais la société de transport maritime — et Kevin Ouellette en a parlé — apporte le chargement, le dépose sur le quai et, si le chargement reste là, c'est le client qui en ressent les contrecoups. Nous travaillons avec le client, par exemple Loblaw's ou Canadian Tire, pour nous assurer qu'il comprend pourquoi le chargement reste là et

quickly we loaded them, thinking that they will then go to the shipping line and say, the performance you are delivering is not meeting our standards. Then, the hope is that the shipping lines can then work with the rail lines, but the route is circuitous to deliver the message back to the root of the problem, if you will. I do not know if that answers your questions, but a shipping line looks at those kinds of key determinants in deciding which terminal to go to.

Senator Adams: Sorry, I was not able to accept your hospitality yesterday. I come from the North. You remind me that there are penalties every time that we get into an airplane. Where my home is, if a plane cannot land, the airline says they are not responsible, and we have to pay for our own hotel, taxi and everything. In 1980, we did some work to bring in a railway system, privatized short runs and CN. How much do you people work with CN and the short runs, which are now mostly privatized? Where I live around Hudson Bay, most of our supplies come from Winnipeg to Churchill, Manitoba. You are talking about boxcars, flatcars, railways and stuff like that, but as soon as you get into good transportation, where do they go? Is CN possible? From there, CN transfers to a private system, but how does that system work right now with CN?

Mr. Ouellette: Locally, I guess B.C. Railway still has a short line from the container terminal at Deltaport. The Lower Mainland, for the most part, is serviced either by CN or CP, depending on which line someone is on, but there is one local short line railway, Southern Railway, and they have a smaller geography.

Do they provide service to Fraser Surrey or is it CN that provides your service?

Mr. Hanson: CN provides most of the service. It has reversed. It used to be CP provided most of the service, but with the loss of CP Ships, now CN provides more service, but the other two do as well, on a smaller ratio.

Mr. Ouellette: Yes: we have a short line, Southern Railway, owned by Dennis Washington. It provides some switch service. The cars come in from their geographical area, their territory, which is close to Fraser Surrey Docks, as well as Annacis Island for the most part and a little bit of Abbotsford. CN or CP will hand those cars off at certain points in the Lower Mainland for those destinations and then Southern Railway will be the delivery carrier. On the export, I believe they take some product to the border and then hand it over to CN, CP, BN or something like that, but there is little activity on a short line basis here in the Lower Mainland.

terminal, que cela n'a rien à voir avec notre rendement à nous. Il reste là parce que nous n'avons pas les wagons de train qu'il faut. Nous leur disons que nous avons tant de wagons et que nous les avons chargés à telle vitesse, en croyant qu'ils iront à la société de transport maritime et diront : votre rendement est en deçà de nos normes. Ensuite, l'espoir, c'est que les lignes maritimes collaboreront avec les lignes ferroviaires, mais le message, pour faire le chemin du bout jusqu'à la racine du problème, pour ainsi dire, emprunte une voie détournée. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question, mais le transporteur maritime étudie ce genre de déterminants clés pour savoir quel terminal choisir.

Le sénateur Adams : Je m'excuse, je n'ai pu profiter de votre accueil hier. Je suis originaire du Nord. Vous me rappelez qu'il y a des sanctions chaque fois que nous embarquons dans un avion. Là où je vis, si un avion ne se pose pas, la compagnie aérienne dit qu'elle n'est pas responsable, et nous devons assumer nous-mêmes les frais d'hôtel, de taxi et de tout le reste. En 1980, nous avons travaillé pour y faire venir une voie ferrée, un chemin de fer sur courte distance privée et le CN. Dans quelle mesure travaillez-vous avec les gens du CN et des chemins de fer sur courte distance, qui sont maintenant privatisés pour la plupart? Là où je vis, dans le coin de la baie d'Hudson, la plupart de nos vivres proviennent de Winnipeg et sont destinés à Churchill, au Manitoba. On peut parler de wagons couverts, de wagons plats, de chemins de fer et de trucs comme ça, mais dès qu'il s'agit de transport de marchandises, où vont-ils? Le CN est-il possible? De là, le CN transfère à un système privé, mais comment ce système fonctionne-t-il en ce moment avec le CN?

M. Ouellette : Localement, j'imagine que B.C. Railway a encore un chemin de fer sur courte distance depuis le terminal à conteneurs jusqu'à Deltaport. Essentiellement, le service dans le Lower Mainland est fourni par le CN ou le CP, selon la voie dont il est question, mais il y a un chemin de fer local sur courte distance, le Southern Railway, qui a un rayon d'action limité.

Fournit-il le service à Fraser Surrey ou est-ce le CN qui fournit le service en question?

M. Hanson : Le CN fournit la majeure partie du service. Il y a eu renversement de la situation. Auparavant, c'était le CP qui fournissait l'essentiel du service, mais étant donné la perte de CP Navigation, c'est maintenant le CN qui fournit plus de services, mais les deux autres s'en chargent aussi, dans une moindre mesure.

M. Ouellette : Oui : nous avons un chemin de fer sur courte distance, le Southern Railway, qui appartient à Dennis Washington. Il fournit un service d'aiguillage. Les wagons arrivent de leur coin, de leur territoire, qui est proche des Fraser Surrey Docks, ainsi que d'Annacis Island, pour la plus grande part, et d'Abbotsford, un peu. Le CN ou le CP remet les wagons entre les mains de quelqu'un d'autre à certains points, dans le Lower Mainland, pour les destinations en question, puis le Southern Railway fait la livraison. Dans le cas des exportations, je crois qu'on apporte le produit jusqu'à la frontière, puis on le remet au CN, au CP, à BN ou à une entreprise du genre, mais il y a peu d'activités du côté des chemins de fer sur courte distance, ici, dans le Lower Mainland.

Mr. Hanson: At Fraser Surrey Docks, because we have our own switch crew, we assemble the trains in our yard and move them out into the port authority's holding tracks right next door. Again, the CNs, the CPs and the BNs can come in and hook and haul, so we do not need to use Southern Railway as much, although from time to time they bring cars in.

Senator Adams: My question is about late penalties. You say you load here in B.C., you go to a destination and CN is still part of that. The boxcar is transferred to the private railway, but CN still charges for the delays?

Mr. Ouellette: Yes, even on the private cars.

Senator Adams: CN still charges you for the delays?

Mr. Ouellette: Yes.

Senator Eyton: What are the commercial terms for shipping, FOB where? Typically the terms would be FOB destination of some sort. At least, it seems to me logically, it should not be FOB terminal, the docks. The question of who is paying for the delay is relevant and FOB whatever will tell you who pays for that delay. Is that a sensible question? I am curious.

Mr. Ouellette: Yes.

Senator Eyton: You import something from China: When is the seller of that merchandise entitled to payment? When have they done what they are supposed to do?

Mr. Hanson: We are not privy to the commercial arrangements between the shipping lines and the importer or the owner of the cargo, but if damages occur to the goods in transit, the claims come from the importer, which suggests that the goods are probably shipped FOB terminal. That means that the shipping line is responsible while the freight is on the ocean, but as soon as it hits land, then the customer is.

Senator Eyton: I can see then why they simply unload and scuttle back to wherever they came from because they are entitled to payment and they are gone. That is curious.

Mr. Hanson: Not to make excuses for the shipping lines, but it is evident that they are under tremendous rate pressure these days, frankly largely of their own making, because they have added so much capacity both on the Atlantic and trans-Pacific routes that their vessel utilization rates are dropping and they are suffering losses.

Senator Eyton: What it should mean logically is that if the buyer of those goods has paid for them and they are at the terminal, there should be tremendous pressure on the buyer to

M. Hanson : Chez Fraser Surrey Docks, comme nous avons notre propre équipe d'aiguillage, nous assemblons les trains dans notre cour et les envoyons sur les voies d'attente de l'administration portuaire, tout juste à côté. Encore une fois, le CN, le CP et BN peuvent venir accrocher le train à la locomotive, de sorte que nous n'avons pas à utiliser autant Southern Railway, même s'il nous apporte des wagons de temps à autre.

Le sénateur Adams : Ma question porte sur les pénalités qui s'appliquent en cas de retard. Vous dites que vous chargez les marchandises ici en Colombie-Britannique, que vous allez vers une destination et que le CN fait toujours partie de cette équation. Le wagon couvert est transféré au chemin de fer privé, mais le CN facture toujours les retards?

M. Ouellette : Oui, même lorsque le wagon appartient au secteur privé.

Le sénateur Adams : Le CN vous facture toujours les retards?

M. Ouellette : Oui.

Le sénateur Eyton : Quelle est l'expression utilisée dans le domaine du transport maritime commercial : franco à bord ou quelque part? D'habitude, on dirait FAB une destination quelconque. Au moins, il me semble logique que ce ne soit pas FAB terminal, les quais. La question de savoir qui assume les frais du retard est pertinente, et FAB quelque part vous dira qu'il assume les frais de ce retard. Est-ce une question sensée? Je suis curieux.

M. Ouellette : Oui.

Le sénateur Eyton : Vous importez quelque chose de Chine : quel moment le vendeur de la marchandise a-t-il droit au paiement? Quand il a fait ce qu'il était censé faire?

M. Hanson : Nous ne sommes pas au courant des ententes commerciales conclues entre les lignes maritimes et l'importateur ou le propriétaire de la marchandise, mais si les marchandises subissent des avaries pendant le transport, la réclamation provient de l'importateur, ce qui donne à croire que les biens sont probablement expédiés FAB terminal. Cela veut dire que la ligne maritime est responsable des marchandises pendant que celles-ci se trouvent à voyager sur l'océan, mais, dès que la terre ferme est touchée, c'est le client qui est responsable.

Le sénateur Eyton : Je vois donc pourquoi les gens en question se contentent de décharger la marchandise puis de s'en retourner rapidement d'où ils sont venus, où que ce soit, parce qu'ils ont droit au paiement et puis ils s'en vont. C'est curieux.

M. Hanson : Je ne veux pas justifier ce que font les lignes maritimes, mais il est évident qu'elles subissent des pressions énormes liées aux tarifs par les temps qui courent, pressions dont elles sont responsables elles-mêmes en grande partie, pour être franc, car elles ont ajouté une telle capacité sur les voies océaniques de l'Atlantique et du trans-Pacifique que le taux d'utilisation de leur bateau chute et qu'elles subissent des pertes.

Le sénateur Eyton : Ce que ça devrait signifier, d'un point de vue logique, c'est que si l'acheteur des biens en question les a payés et que les biens se trouvent au terminal, il y a une pression

finish the journey, load them on a train and deliver them to wherever they are going: to Toronto, Barrie, Saskatoon or wherever.

I want to learn more about West Coast Container Freight Handlers Association, partly because we had the tour yesterday and it was constructive and useful, although I did not understand some of the factors that impact on you. What is your particular mandate and when were you formed?

Mr. Ouellette: We were formed two years ago. Our mandate is to provide a forum for our members, who are primarily export forest product and agricultural container loaders, to work together for the benefit of the exporter. A lot of forest products move out of this port in ocean containers: pulp, lumber, craft liner board, newsprint and those types of things. Although I compete with Rick Cowan and David Peacock — we compete for a lot of the facilities you saw yesterday: the inside, what we do, technology and those types of things — at the end of the day, moving a truck from West Coast to the terminal, moving a truck from Euro Asia to the terminal or from David's Westran facility at the end of our site to the terminals is similar, so we have a lot of common goals. Our mandate is to provide assistance in moving issues forward, such as participating in the rail study.

Senator Eyton: As I understand it, the association is focused on exports as opposed to imports?

Mr. Ouellette: That is right.

Senator Eyton: The warehouse we saw yesterday was certainly more than two years old. It looked good but it was more than two years old.

Mr. Ouellette: No, the association is two years old. We were brought together for two reasons. One, we were all experiencing the same difficulties with the railway. We were receiving bills and we were receiving poor service. We were experiencing a lot of problems but we would pick up the phone and nobody would even call back. We would phone the railway, nobody would call back, so we were becoming frustrated. I would run into Rick Cowan somewhere at an event and I would say, how are things? He would say, I just cannot get any satisfaction, or I would see David Peacock. I talked to people I knew on the North Shore that were involved in the bulk business. They said they were experiencing the same problems in a bigger picture because they use unit trains, so we set up an association. We said, as an individual, we have no place. As for Coast 2000, I would not be here today if we had not formed this association. We are now recognized in the port as somebody to call for assistance and input. We now have a voice in what goes on in the Lower Mainland, so the first issue was rail. As we went into the rail problems and started the study, the terminals started. We are now involved in trying to move hours, delivery, openings and those

énorme sur l'acheteur pour qu'il leur fasse achever le parcours, qu'il les charge à bord d'un train et qu'il les livre là où ils sont censés aller : à Toronto, à Barrie, à Saskatoon ou je ne sais où.

Je veux en savoir plus sur la West Coast Container Freight Handlers Association, en partie parce que nous avons eu droit à une visite hier et que c'était constructif et utile, mais je ne comprends pas certains des facteurs qui ont un effet sur vous. Quel est votre mandat particulier, et à quel moment l'association s'est-elle formée?

M. Ouellette : Nous avons formé l'association il y a deux ans. Notre mandat consiste à donner une tribune à nos membres, qui s'adonnent principalement aux chargements de conteneurs de produits forestiers et agricoles destinés à l'agriculture, pour qu'ils puissent travailler ensemble à l'avantage de l'exportateur. Une grande quantité de produits forestiers quittent notre port dans des conteneurs océaniques : pâte, bois d'œuvre, carton à doublure, papier journal, vous voyez le genre de marchandises. Je suis en concurrence avec Rick Cowan et David Peacock — nous rivalisons pour bon nombre des installations que vous avez vues hier : l'intérieur, ce que nous faisons, la technologie et ce genre de choses —, mais, en dernière analyse, le transport dans un camion qui va de West Coast jusqu'au terminal, dans un camion qui va de Euro Asia jusqu'au terminal ou qui va de l'établissement de Westran de David, au bout de notre site, jusqu'aux terminaux présente des ressemblances, si bien que nous avons beaucoup d'objectifs en commun. Notre mandat consiste à donner l'aide voulue pour que les choses progressent, par exemple en participant à l'étude du réseau ferroviaire.

Le sénateur Eyton : Si je comprends bien, l'association se concentre sur les exportations plutôt que les importations. C'est bien cela?

M. Ouellette : C'est cela.

Le sénateur Eyton : L'entrepôt que nous avons vu hier avait certainement plus de deux ans. Il était bien, mais il avait plus de deux ans.

M. Ouellette : Non, l'association a deux ans. Nous nous sommes regroupés pour deux raisons. Premièrement, nous éprouvions tous les mêmes difficultés face aux sociétés ferroviaires. Nous recevions des factures et nous recevions un piètre service. Nous éprouvions beaucoup de problèmes, mais si nous appelions pour en parler, personne ne nous rappelait même. Nous téléphonions à la société ferroviaire, mais personne ne rappelait, si bien que nous devenions frustrés. Je croisais Rick Cowan sur mon chemin quelque part, à une activité quelconque, et je disais : comment est-ce que ça se passe? Il disait : je n'arrive simplement pas à trouver de solution... ou encore je voyais David Peacock. Je parlais aux gens que je connaissais sur la côte Nord et qui travaillaient dans le domaine du vrac. Ils disaient éprouver les mêmes problèmes sur un plus vaste terrain, car ils utilisent des trains-blocs. Nous avons donc mis sur pied une association. Nous nous sommes dit que, individuellement, nous n'avions pas de place. Quant à Coast 2000, je ne serais pas là aujourd'hui si nous n'avions pas mis sur pied cette association. Au port, nous sommes maintenant reconnus comme étant des gens que l'on appelle pour obtenir de l'aide ou un avis. Nous avons maintenant une voix

types of things collectively because, again, at the end of the day, we all load railcars and we deliver to the port. How we do it, what we do and who we do it with are all different, so those are our competitive factors. At the end of the day, though, we want equal access. We want accountability. We are fighting for those things for the export community.

Senator Eyton: From what I understand of your comments and comments from the others today, this was a grand experiment. You say it is two years old, you have invested a couple hundred million dollars and you have 500 employees, but it does not sound as if it has been entirely successful.

Mr. Ouellette: It is difficult. Within that, it is not only our company but our industry. We are struggling to provide basic service. We are good service providers. If you talk to any of the forest product companies, when things are fluid we move a lot of cargo and we move it well. We are now at the point where we have hit the wall and every time we try to do something else, we hit a wall; so, yes, it is difficult.

Senator Eyton: As I looked around yesterday and we saw some of the warehousing, you had pulp, nickel and paper. I guess those products are the three principals ones. It made perfect sense to me that you were adding additional capacity. You could move containers off the terminal lands. You can be complementary in so many ways. You can help customers organize their shipments. I did not understand that it was so focused on export market, but it should be a help. I find it hard to imagine why there is not more cooperation and more room for you. Partly, it is my instinct, and I do not know the numbers but I can get them easily, that we are importing all kinds of stuff, for example, China is a tremendous exporter to Canada, and we find room to ship them across the ocean and ship them wherever they going in Canada and we use up capacity. I would have thought that the trade, particularly in consumer products and manufactured goods, going out, the export part, would be much less than the imports. Therefore, it seems to me, containers must be available, capacity must be available or there must even be a need to fill up as much as you can, so then, on the return voyage, you should represent Canadian exporters and you should be able to do that because there is space. What is wrong with that analysis?

Mr. Ouellette: If you look at trade with Canada, or the volume, our forest product volume is flat, so we handle around the same tonnage. The problem has become physical limitations. Therefore, when we have an operational problem, we must reduce

pour nous exprimer dans le Lower Mainland. La première question était donc celle des chemins de fer. Au moment où nous avons abordé les problèmes liés au service ferroviaire et entamé l'étude, les terminaux ont commencé. Nous essayons maintenant d'agir collectivement pour établir les heures, les livraisons, les ouvertures et les choses du genre : encore une fois, au bout du compte, nous travaillons tous à charger des wagons de train et à faire des livraisons au port. Notre façon de nous y prendre, ce que nous faisons et avec qui nous le faisons — tout cela est différent ce sont donc nos facteurs de concurrence. En dernière analyse, par contre, nous voulons un accès égal. Nous voulons que des comptes soient rendus. Nous nous battons pour ces choses, pour le monde des exportateurs.

Le sénateur Eyton : Si je saisis bien vos observations et les observations que d'autres personnes ont formulées aujourd'hui, c'était une grande expérience. Vous dites que l'expérience a deux ans, que vous avez investi quelques centaines de millions de dollars et que vous avez 500 employés, mais on ne dirait pas que vos efforts ont été parfaitement fructueux.

M. Ouellette : C'est difficile. Dans le contexte, c'est non seulement notre entreprise, mais également notre industrie. Nous luttons pour fournir un service de base. Nous sommes de bons fournisseurs de services. Si vous parlez à l'une quelconque des entreprises forestières, ils vous diront que, lorsque les choses se déroulent bien, nous transportons beaucoup de marchandises et que nous le faisons bien. Nous en sommes au point où nous avons frappé le mur et que, chaque fois que nous essayons autre chose, nous frappons un mur... alors donc, oui, c'est difficile.

Le sénateur Eyton : Je regardais autour de moi hier pendant la visite et, dans l'entrepôt, j'ai vu de la pâte, du nickel et du papier. J'imagine que ce sont les trois principaux produits. Il me semble parfaitement logique que vous ajoutiez de la capacité. Vous pourriez sortir les conteneurs des terrains du terminal. Vous pourriez faire un travail complémentaire de tant de façons. Vous pourriez aider les clients à organiser leurs chargements. Je ne comprendrais pas l'insistance sur le marché de l'exportation, mais devrait être utile. J'ai de la difficulté à savoir pourquoi il n'y a pas davantage de coopération et davantage de place pour vous. En partie, c'est mon instinct qui entre en ligne de compte, et je connais pas les statistiques, mais je peux les obtenir facilement : nous importons toutes sortes de trucs, par exemple, la Chine exporte énormément vers le Canada, et nous trouvons de la place pour envoyer ça de l'autre côté de l'océan et pour envoyer cela au Canada, et nous utilisons toute la capacité. J'aurais cru que le commerce, et particulièrement celui des biens de consommation des produits manufacturés, celui qui sort, le bien exporté, serait bien moins important que l'importation. Il me semble donc qu'il devrait y avoir des conteneurs libres, de la capacité, sinon il y a besoin d'emplier les conteneurs autant que possible, alors donc, sur le voyage du retour, vous devriez représenter les exportateurs canadiens et vous devriez pouvoir le faire parce qu'il y a de la place. Qu'est-ce qui ne va pas dans cette analyse?

M. Ouellette : Si vous étudiez le commerce avec le Canada, le volume, notre volume de produits forestiers est stable... nous avons donc à peu près le même tonnage. Ce sont des limitations matérielles qui ont fini par poser un problème. Nous avons donc

something. It is as simple as that. We cannot continue to accept the same amount of cargo because we will never get ourselves out of the problem. The terminal operators had to make a conscious decision and that decision was to cut the export.

Senator Eyton: There must be room. To put it simply, there must be empty containers going back.

Mr. Cowan: We are suffering from equipment shortage in a lot of cases. For a lot of the bookings I do, I am scrambling to find empty equipment that I can load my product into. I do this on a daily basis. It is all interwoven with the congestion that has occurred. There is a cause and effect everywhere down the line. We have tried, as an association, to open lines of communications to help resolve some of these webs and find highways rather than side roads, but there should be lots of empty equipment. That empty equipment is not necessarily coming back to Vancouver from the Chicago area. It could go out through the Port of Halifax or it could be preloaded onto something and then eventually go out as an intact container directly to the vessel. I am waiting for 150 containers that I hope come in on the rail that I can start loading and booking. I have maybe 24 hours to load them and get them down to the docks. I have restricted hours on the docks.

We have hardly touched on the docks at all. CN is not the only problem. The docks have difficulties too. They are open eight hours a day. Now, with the help of the industry, they are starting to open up for longer hours, but I am open 24/7, not because I need to, but when there are windows of opportunity, I have to take advantage of them and move my cargo. If there is a late gate at a port at Centerm on a Monday or Deltaport on a Monday night, I will run 80 or 100 containers there on that nightshift to move them off my dock because I have only 25 appointments: I am allowed to take only 25 containers back in the daytime.

Senator Eyton: I still do not understand why you are the last people called because it seems to me that your role is to organize and containerize, and you would be the easiest people to deal with. Fraser Surrey talked about making up their own trains. That makes terrific sense to me. I do not know why both the terminals and the railways would not embrace someone in the middle that does not use up valuable space that we require in terminals, and where the customers, one way or another, do not have the responsibility of putting the trains together, figuring it all out and looking after containers. I would think that service is valuable, but apparently it is not being utilized.

Mr. Cowan: It is physical space.

Mr. Ouellette: Part of that reason is that we are already in trouble. When we are in trouble, it is tough to plan because we are trying to dig out. We have gotten ourselves into this problem. We have to get ourselves out, but I do not think we can get out without a commitment from the whole industry. Again, I guess the dock operators had to pick something. They stopped the lines.

un problème opérationnel, nous devons réduire quelque chose. C'est aussi simple que cela. Nous ne pouvons pas continuer à accepter la même quantité de marchandises, sinon nous n'allons jamais nous en sortir. Les exploitants de terminal ont consciemment décidé de faire quelque chose, et ce quelque chose, c'est de réduire l'exportation.

Le sénateur Eyton : Il doit y avoir de la place. Pour le dire simplement, il doit y avoir des conteneurs vides qui reviennent.

M. Cowan : Nous manquons d'équipement dans bien des cas. Pour bien des commandes, je fais des pieds et des mains pour trouver du matériel dans lequel charger mes marchandises. Je fais cela tous les jours. Tout cela est lié au problème de la congestion. La chaîne des causes et des effets enveloppe le tout. En tant qu'association, nous avons essayé d'ouvrir les voies de communication pour aider à résoudre certains des problèmes de circulation et trouver des routes principales plutôt que des routes secondaires, mais il devrait y avoir beaucoup de matériel vide. Ce matériel vide ne revient pas forcément à Vancouver depuis la région de Chicago. Il peut passer par le port de Halifax ou être préchargé sur quelque chose, puis être chargé à bord du bateau directement, un conteneur intact. J'attends 150 conteneurs qui, je l'espère, arriveront par train, pour que je puisse commencer à les charger et faire des commandes. J'ai peut-être 24 heures pour les charger et les acheminer jusqu'aux quais. Le nombre d'heures que je peux passer aux quais est restreint.

Nous avons à peine touché les quais. Le CN n'est pas le seul problème. Les quais ont des difficultés aussi. Ils sont ouverts huit heures par jour. Maintenant, avec l'aide de l'industrie, ils commencent à avoir des heures plus longues, mais moi, je suis ouvert 24 heures sur 24, sept jours sur sept, non pas parce qu'il le faut, mais lorsqu'il y a des possibilités qui s'ouvrent, je dois en tirer parti et déplacer mes marchandises. S'il y a une arrivée tardive au port, chez Centerm, un lundi, ou chez Deltaport, un lundi soir, j'y ferai transiter 80 ou 100 conteneurs de nuit pour ôter ça de mon quai, car je n'ai que 25 allocations : je n'ai droit qu'à 25 conteneurs de jour.

Le sénateur Eyton : Je ne comprends toujours pas pourquoi vous êtes les derniers à être appelés : il me semble que votre rôle consiste à organiser et à conteneuriser, et c'est avec vous qu'il est le plus simple de traiter. Fraser Surrey a parlé de l'idée d'avoir leurs propres trains. Cela me semble parfaitement sensé. Je ne sais pas pourquoi les terminaux et les chemins de fer n'accueilleraient pas avec enthousiasme un intermédiaire quelconque qui n'utilise pas le précieux espace qu'il nous faut dans les terminaux, dans une situation où les clients, d'une façon ou d'une autre, n'ont pas la responsabilité d'assembler les trains, de tout démêler et de s'occuper des conteneurs. J'ose croire qu'un tel service est précieux, mais, apparemment, ça ne s'utilise pas.

M. Cowan : C'est une question d'espace au sens physique.

M. Ouellette : Ça s'explique en partie par le fait que nous sommes déjà en difficulté. Quand on est en difficulté, il est difficile de planifier, car on est occupé à essayer de se sortir du pétrin. Nous nous sommes mis nous-mêmes dans ce pétrin. Nous devons nous en tirer, mais je ne crois pas qu'il sera possible d'y arriver sans que l'industrie entière s'engage. Encore une fois, j'imagine

I think David Peacock said they reduced inbound freight 25 per cent, so they finally took a stand with the steamship line and said, reduce your inbound volume 25 per cent. Where that has gone, I have no idea, or did they leave it in China? We are not sure but there is an overall reduction to the steamship lines. Those guys were told that.

Now, on the physical side, they are not allowing us to deliver the cargo, so we cannot go to Vanterm right now. They say their lanes are plugged with import cargo because they are waiting to put it on the rail. The problem they have again is that railcars come in and they are loaded. They have those empty containers that Rick Cowan wants, but they cannot allow a truck on the dock to pick it up, so they have to put it on the ship. We have serious problems. Operationally, we only have this much room.

Senator Eyton: How much time do you have?

Mr. Ouellette: I am sorry?

Senator Eyton: How much time do you have if you are in trouble?

Mr. Ouellette: We seem to live like that. My next problem will be staffing. We have a hot labour market and people in my organization are ready to quit: people I have invested a lot of money in for training, that do a great job, and all they want to do is succeed one day. I mean succeed by moving the cargo: that is their job. Now they are moping around. To answer that question, we had yesterday. Now I have to do some stroking and other things to keep my people happy because they are discouraged. At the end of the day, if we look at it and say, this industry has a lot of growth. That growth is a good thing and we are all happy about it, and we all invested because we saw the growth. It is only that we have been consumed with the problems. We seem to be taking them on as an industry and that is why we came together, because we need to stand and deliver the messages.

Senator Eyton: Is your organization non-profit?

Mr. Ouellette: Yes.

Senator Eyton: Looking at all of that, there has been a suggestion that the CTA impose, or provide for, "service agreements." My last question is: What will the service agreements do for you? What are we looking at?

Mr. Ouellette: What we are trying to drive home is, we are physical, fixed-cost businesses, so we are building our businesses on moving X amount of product. We want the ability for the railways to come to the table with us and have some accountability. If they do not deliver, why is there no

que les exploitants des quais devaient choisir. Ils ont arrêté les lignes. Je crois que David Peacock a dit qu'ils avaient réduit de 25 p. 100 le fret à l'arrivée; ils ont finalement adressé leurs reproches à la société de transport maritime en lui disant: réduisez votre volume de 25 p. 100. Où sont passées les marchandises en question? Je n'en ai aucune idée. Peut-être sont-elles restées en Chine? Nous ne savons pas très bien, mais il y a eu une réduction globale du volume du côté des sociétés de transport maritime. On leur a dit ça.

Maintenant, du côté matériel, on ne nous permet pas de livrer les marchandises, de sorte que je ne peux aller à Vanterm en ce moment. Ils disent que leurs voies sont bloquées avec les cargo remplis de marchandises importées qu'on attend de charger à bord de wagons de train. Encore une fois, c'est que les wagon arrivent et qu'ils sont chargés. Ils ont les conteneurs vides sur lesquels Rick Cowan aimerait mettre la main, mais ils ne peuvent permettre qu'un camion vienne au quai pour ramasser les marchandises, alors il faut mettre cela à bord d'un bateau. Nous avons de graves problèmes. Du point de vue opérationnel, notre marge de manœuvre est limitée.

Le sénateur Eyton : Combien de temps avez-vous?

M. Ouellette : Pardon?

Le sénateur Eyton : Combien de temps avez-vous dans les cas où vous êtes en difficulté?

M. Ouellette : On dirait que c'est tout le temps. Mon prochain problème, ce sera le personnel. Le marché du travail est en effervescence, et les gens de mon organisation sont prêts à démissionner : les gens dans lesquels j'ai investi beaucoup d'argent du point de vue de la formation, et qui font un excellent travail; tout ce qu'ils veulent, c'est de réussir un jour. Pour réussir, j'entends transporter les marchandises : c'est leur travail. Maintenant, ils sont là à se morfondre. Pour répondre à cette question, c'était le cas hier. Maintenant, je dois m'appliquer à encourager les gens et faire d'autres trucs pour qu'ils demeurent heureux, pour qu'ils ne se découragent pas. Au bout du compte, nous étudions la situation et disons : cette industrie connaît une grande croissance. Cette croissance est une bonne chose qui nous rend tous heureux, et nous avons tous investi là-dedans parce que nous avons vu la croissance. C'est seulement que nous avons été submergés de problèmes. Nous semblons les affronter en tant qu'industrie, et c'est pourquoi nous nous sommes regroupés : il faut se lever et envoyer le bon message.

Le sénateur Eyton : Votre organisation est-elle sans but lucratif?

M. Ouellette : Oui.

Le sénateur Eyton : À regarder tout cela... on a proposé que l'OTC impose ou prévoie des « ententes touchant le service ». La dernière question est la suivante : qu'est-ce que ces ententes vont apporterait? De quoi est-il question?

M. Ouellette : Ce que nous essayons de faire comprendre, c'est que notre entreprise est matérielle, qu'elle comporte des frais fixes, que nous sommes donc à bâtir notre entreprise de façon à transporter telle quantité de marchandises. Ce que nous souhaitons, c'est de pouvoir inviter les sociétés ferroviaires à

penalty, because if we do not unload, there is a penalty? We want a fair playing field, so there is accountability on their part. Most of the time, it is not a matter of us unloading the cars. We have had our occasions, but it is a matter of business principle that says, we need to work together: here are the roles, here is the business process and we are a partnership. They want to use as few cars as possible. We will help them do that, but we need to have the ability, if they do not deliver, to send them a bill. We do not have that ability. We need the ability, as a group, to sit down with them and maybe put them into arbitration. We do not have that ability. Today, we have a single, commercial vehicle. We put our group together and the railway now recognizes there is some group. There is a wharf operators' group and so forth, but all we can do is communicate. We have no hammer. We have no anything. We are investing as well. Maybe we do not invest as much as the railways, but we are small business people that are entrepreneurial, that are hiring and that are putting our money on the line, but our business is run by somebody else.

Senator Tkachuk: Do the American exporters face the same problem that the Canadian exporters face because of the huge increase in volume from Asia?

Mr. Ouellette: They do not, to my knowledge.

Mr. Peacock: If you go California, their exports are negligible compared to their imports.

Mr. Ouellette: Yes, we are balanced. We have a fairly large export economy and only one gateway whereas they can spread it along, even through the Gulf and other areas, too, so I do not hear about the problems down there.

Mr. Peacock: I travelled to Japan and our export community, Canada, B.C. and Vancouver, has a terrible reputation overseas. We are a joke, whether it is a truck strike, a rail strike or port congestion. I think that is one thing our customers struggle with. Sometimes, it is not the quality or the price but our reputation for getting the product to market — we do not get the product to market and we are back in that shoe right now. Whether the issues are rail issues or terminal issues, they are enormous for us. We have seats on many of the stakeholder groups in the port. I sit on two stakeholder and appointment committees myself, so we try but our reputation over there is not good, and it surprises me when people do not know that.

Senator Tkachuk: Well, they will not tell us, but I am glad you are telling us.

table et de leur demander des comptes. Si elles ne respectent pas leur parole, pourquoi n'y a-t-il pas de pénalités, alors que, nous, si nous ne déchargeons pas, il y a une pénalité? Nous voulons des chances égales, pour qu'elles aient des comptes à rendre. La plupart du temps, ce n'est pas le fait pour nous de décharger leurs wagons qui pose un problème. Nous avons eu des problèmes à l'occasion, mais c'est une question de principe en affaires : nous devons travailler ensemble : voici les rôles, voici le processus, et nous formons un partenariat. Elles veulent utiliser le moins de wagons possible. Nous allons les aider, mais il nous faut cette capacité : si elles ne tiennent pas parole, nous devons pouvoir leur envoyer une facture. Nous n'avons pas cette capacité. Nous avons besoin de la capacité, en tant que groupe, nous asseoir avec eux et de peut-être envoyer cela en arbitrage. Nous n'avons pas cette capacité. Aujourd'hui, nous avons un véhicule commercial unique. Nous avons créé notre groupe et, maintenant, la société ferroviaire reconnaît qu'il y a un groupe. Il y a un groupe d'exploitants de quai et ainsi de suite, mais tout ce que nous pouvons faire, c'est communiquer. Nous n'avons pas de marteau. Nous n'avons rien. Nous investissons aussi. Peut-être que nous n'investissons pas autant que les sociétés ferroviaires, mais la nôtre est une petite entreprise qui a un caractère entrepreneurial, qui engage et qui met de l'argent en jeu, mais notre entreprise est soumise aux manœuvres de quelqu'un d'autre.

Le sénateur Tkachuk : Les exportateurs américains sont-ils aux prises avec le même problème que les exportateurs canadiens, étant donné cette augmentation énorme du volume de marchandises provenant d'Asie?

M. Ouellette : Ils ne le sont pas, à ma connaissance.

M. Peacock : Si vous allez en Californie, vous verrez que leurs exportations sont négligeables, par rapport à leurs importations.

M. Ouellette : Oui, nous avons atteint un équilibre. Nous avons une économie d'exportation assez importante et une seule porte d'entrée, alors qu'ils peuvent répartir les choses, même par le Golfe et d'autres secteurs aussi, alors je n'entends pas parler de problèmes qu'il y aurait là-bas.

M. Peacock : J'ai déjà travaillé au Japon. Nos exportateurs, au Canada et en Colombie-Britannique et à Vancouver, ont une réputation terrible à l'étranger. Nous sommes le dindon de la farce, qu'il s'agisse d'une grève de camionneurs, d'une grève du service ferroviaire ou de la congestion portuaire. Je crois que c'est l'une des choses qui posent des difficultés à nos clients. Parfois, c'est non pas tant une question de qualité ou de prix, mais cela tient plutôt à la réputation que nous avons quant à la livraison du produit au marché — nous ne livrons pas le produit au marché, et voilà que nous sommes revenus à cette situation maintenant. Que ce soit un problème de train ou un problème de terminal, c'est énorme de notre point de vue. Nous participons au travail de nombre des groupes d'intervenants au port. Je siège moi-même à deux comités des intervenants et des nominations; nous faisons donc un effort, mais notre réputation là-bas n'est pas très bonne, et je suis surpris de constater que les gens ne savent pas cela.

Le sénateur Tkachuk : Eh bien, on ne nous le dit pas, mais je suis heureux que vous nous l'ayez appris.

Mr. Peacock: It is poor.

Senator Tkachuk: Sorry to interrupt. Go ahead.

Senator Eyton: My last query is: Have you considered, or perhaps have you prepared, some precise enunciation of the amendments you want to the Canada Transportation Act?

Mr. Ouellette: Yes, we did, as part of the other groups. I have not seen the last version, but from what I understand, it has been reduced from the scope that we originally introduced a couple of years ago. I have not seen what will be introduced, in the last little while. We have been so focused, between the CN strike and the trouble we have been in since the beginning of the year here, in the last 60 odd days, it has been difficult.

Senator Eyton: Has that material been tabled with this committee?

The Chairman: What material is that?

Senator Eyton: I am talking about the amendments they want to make to the CTA.

The Chairman: No.

Senator Eyton: Can you manage that? Would you do that for us?

Mr. Ouellette: Yes.

Senator Zimmer: Thank you for your candour. We would not know that we have a bad reputation. Has that reputation driven some of the market down to the States, especially coming through Seattle?

Mr. Peacock: I do not know if that has done it. From what I understand, on some of our products to the States, I know we lose lumber to Sweden, and areas like that to Japan. Our facilities supply 50 per cent of the market in Japan for lumber. One of their big things is other offshore lumber supplies. I think we have lost market to them more so than, say, to Tacoma or Seattle. Every strike, we ship to Tacoma, Seattle and Portland, but the forest products and stuff, I think they come from other places and other markets.

Mr. Cowan: The buyer has the option of buying Canadian or buying pulp, let us say, from Brazil, metals from Australia and finished woods from Northern Scandinavia, so buyers have competitive options out there. The reality is, our workers are good. We have produced excellent products but cannot get them to markets in a timely manner.

Mr. Ouellette: We are not reliable.

Mr. Hanson: Not reliable.

M. Peacock : On est mal vu.

Le sénateur Tkachuk : Je m'excuse d'interrompre. Allez-y.

Le sénateur Eyton : Ma dernière question est la suivante: envisagez-vous ou avez-vous préparé un énoncé précis des modifications que vous souhaiteriez voir apporter à la Loi sur les transports au Canada?

M. Ouellette : Oui, nous l'avons fait, en tant que partie d'autres groupes. Je n'ai pas vu la dernière version, mais d'après ce que j'en sais, c'est réduit par rapport à ce que nous avions proposé il y a quelques années. Je n'ai pas vu tout ce qui sera déposé dans les formes, depuis un certain temps. Nous étions si concentrés sur la tâche, entre la grève du CN et les difficultés que nous avons éprouvées depuis le début de l'année ici, depuis une soixantaine de jours... cela a été difficile.

Le sénateur Eyton : Le document a-t-il été déposé auprès de notre comité?

La présidente : Quel document?

Le sénateur Eyton : Je parle des modifications que ces gens souhaiteraient faire apporter à la Loi sur les transports.

La présidente : Non.

Le sénateur Eyton : Pouvez-vous faire cela? Pouvez-vous faire cela pour nous?

M. Ouellette : Oui.

Le sénateur Zimmer : Merci de votre franchise. Sinon, nous risquons pas que nous avons une mauvaise réputation. Cette réputation a-t-elle fait qu'une partie du marché est allée aux États-Unis, surtout par Seattle?

M. Peacock : Je ne sais pas si c'est le cas. D'après ce que j'en sais, pour certains des produits qui vont aux États-Unis... je sais que nous avons perdu du bois d'œuvre au profit de la Suède et de secteurs comme cela dans le cas du Japon. Nos installations fournissent 50 p. 100 du marché du bois d'œuvre au Japon. Un de leurs grands trucs, c'est d'avoir d'autres sources d'approvisionnement en bois d'œuvre à l'étranger. Je crois que nous avons perdu à leur profit des parts de marché, plus qu'on ne dit, Tacoma ou Seattle. Chaque fois qu'il y a une grève, nous envoyons des chargements à Tacoma, à Seattle et à Portland, mais les produits forestiers et les trucs comme ça, je crois qu'ils proviennent d'autres endroits et d'autres marchés.

M. Cowan : L'acheteur a le choix entre un produit canadien ou une pâte qui provient, disons, du Brésil, de métaux provenant d'Australie et de produits du bois fini provenant du Nord de Scandinavie; les acheteurs ont donc des options concurrentielles. La réalité, c'est que nos travailleurs sont bons. Nous fabriquons d'excellents produits, mais nous ne pouvons les livrer au marché en temps utile.

M. Ouellette : Nous ne sommes pas fiables.

M. Hanson : Pas fiables.

The Chairman: I wish to thank you all for your presence here today. We have learned a lot from you and I think it will be important when we send our report to government around June. We have a lot to write about.

Mr. Ouellette: We appreciate the opportunity.

The committee adjourned.

VANCOUVER, Tuesday, March 13, 2007

The Standing Senate Committee on Transportation and Communications met this day at 2:01 p.m. to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: I will call the meeting to order. We are pleased to welcome our first witnesses this afternoon: from the City of Moose Jaw, His Worship Dale McBain, Mayor; from Saskatchewan AgriVision Corp., C.M. Williams, President; and from Campbell Agri Business Strategists, Doug Campbell. Thank you very much for being here.

Doug Campbell, Campbell Agri Business Strategists: Thank you, Madam Chair. We have had our share of technical glitches through the weekend, and we have downsized a 90-minute presentation to 30 minutes so that you can have 30 minutes for questions. I apologize if we rush. In the interests of streamlining the presentation, I will run you through those 90 pages that you have clipped on the top of your pile, and then Dr. Williams from Saskatchewan AgriVision and Mayor McBain from Moose Jaw will add some brief comments, and then we will entertain your questions.

It is our understanding that your main focus is containers, and we are very appreciative that the committee is looking at containers. However, the system is very large, complex and multi-modal, so we will be bouncing amongst modes and certainly from coast to coast and across the oceans. We will cover four main areas: global trends and vision; Canada's role; why not Saskatchewan; and decision-making needs that industry requires and for which we look to you and to members of the House to provide the appropriate legislative regulatory framework and stability.

Regarding global trends and vision, I am sure you have heard many statistics. Asia Pacific trade is awesome. I have had the good fortune of being in India seven times this decade

La présidente : Je tiens à vous remercier tous de votre présence aujourd'hui. Nous avons beaucoup appris de vos observations, et je crois que cela sera important au moment où nous enverrons notre rapport au gouvernement autour du mois de juin. Nous avons beaucoup de matière à propos de laquelle écrire.

M. Ouellette : Nous apprécions l'occasion qui nous a été donnée.

La séance est levée.

VANCOUVER, le mardi 13 mars 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit ce jour à 14 h 1 afin d'étudier, en vue d'en faire rapport, le trafic de fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Je déclare la séance ouverte. Nous avons le plaisir d'accueillir nos premiers témoins de l'après-midi : de la ville de Moose Jaw, Son Honneur le maire Dale McBain; de Saskatchewan AgriVision Corp., C.M. Williams, président, et de Campbell Agri Business Strategists, Doug Campbell. Merci de vous être déplacés, messieurs.

Doug Campbell, Campbell Agri Business Strategists : Merci, madame la présidente. Nous avons eu notre part de difficultés techniques ce week-end et nous devons, en plus, réduire à 30 minutes une présentation qui en faisait 90 pour laisser 30 minutes pour les questions. Vous voudrez donc bien m'excuser si je presse le pas. Pour que l'exposé soit cohérent, je vais commencer par passer au travers des 90 pages qui vous ont été remises et qui se trouvent sur le dessus de la pile, après quoi M. Williams de Saskatchewan AgriVision et le maire de Moose Jaw, M. McBain, ajouteront quelques brèves remarques avant que nous nous mettions à votre disposition pour répondre à vos questions.

On nous a dit que vous vous intéressez plus principalement aux conteneurs, ce que nous apprécions beaucoup. Toutefois, comme le système de transport est très vaste, qu'il est complexe et multimodal, nous allons passer d'un mode de transport à l'autre et très certainement d'une côte à l'autre, et nous franchirons même les océans. Nous allons traiter de quatre grandes questions : les tendances mondiales et la vision à cet égard; le rôle du Canada et « Pourquoi pas la Saskatchewan? »; les décisions que l'industrie devra prendre et pour lesquelles nous nous tournons vers vous et vers les députés afin que vous nous fournissiez le cadre législatif et réglementaire approprié, qui sera garant de stabilité.

Pour ce qui est des tendances mondiales et de la vision à cet égard, je suis certain qu'on vous a communiqué beaucoup de statistiques. Le volume des échanges commerciaux avec l'Asie-

and in Pakistan once and China three times, and it is amazing to see how fast everything is developing over there. The key for Asia Pacific and for NAFTA transport flows is the supply of capacity, and that is Canada's problem and Canada's opportunity.

On Asia-North America trade, you are aware of Japan and Taiwan and the Tigers and of the fact that together India and China have 80 times Canada's population. China has a \$19-billion per month trade surplus and a sustained 10 per cent GDP growth per year, and its sixth largest trading partner is a country called Wal-Mart U.S.A.

Let us look quickly at Asia's share of world GDP: China is at 15.4 per cent, Japan at 6 per cent and India at 6 per cent. In total, Asia is at 33.5 per cent, compared to 20 per cent for the U.S., 15 per cent for the EU, and less than 2 per cent for Canada.

In terms of purchasing power, the U.S. and the EU are each at \$12.5 trillion, China is already at \$8 trillion, Japan at \$4 trillion, India at \$4 trillion, and Canada at \$1 trillion. We can use vehicle sales as an indicator of China's purchasing power: only 15 years ago, China's vehicle sales were at \$300,000 per year; today they are at \$4 million per year, which compares to Canada's \$1.8 million per year.

Asia has six of the world's top 10 container ports. Singapore, Hong Kong, Shanghai, Shenzhen, Pushan, Kaohsiung are all at 9 million TEUs, or twenty-foot equivalent units, or more; Rotterdam and Hamburg at 8 million to 9 million TEUs; Los Angeles at 7 million TEUs; and B.C. ports are at 2 million TEUs, which includes Prince Rupert, Vancouver and DeltaPort. We are very small.

As you can see on the map, China has 18 new intermodal terminals. It is staggering how quickly they have done it. Quite a few are inland ports. Of course, they have three major river systems: from north to south they are the Yellow, the Yangtze, and the Pearl River Delta.

The next slide shows 20 satellites just into Shenzhen and Hong Kong all by water.

The next slide shows the 32-kilometre causeway from Shanghai out into the sea. It is called Yangshan Port, and by itself it will handle 25 million containers, which is 12.5 times British Columbia's current capability.

The point we are making is that we are very small fry, and China is very, very large fry, and Wal-Mart is very aggressive and important here.

Pacifique est sidérant. Depuis le début de cette décennie, j'ai eu la chance de me rendre sept fois en Inde, une fois au Pakistan et trois fois en Chine et je peux vous dire que j'ai été étonné de voir à quel point les choses avancent vite là-bas. La capacité de transport, qui est à la fois synonyme de problèmes et de potentiel pour le Canada, constitue la clé de l'écoulement des marchandises à destination de l'Asie-Pacifique et des pays de l'ALENA.

Pour ce qui est des échanges commerciaux entre l'Asie et l'Amérique du Nord, vous connaissez la situation du Japon et de Taiwan, de même que celle des Tigres de l'Asie, et savez que l'Inde et la Chine ont une population 80 fois supérieure à celle du Canada. La Chine enregistre un excédent commercial de 19 milliards de dollars par mois et, cette année, elle a connu un taux de croissance soutenu de 10 p. 100 de son PIB; son sixième plus important partenaire commercial est un pays du nom de Wal-Mart U.S.A.

Voyons très rapidement ce que l'Asie représente par rapport au PIB mondial : l'économie chinoise équivaut à 15,4 p. 100 de PIB mondial, le Japon en est à 6 p. 100 et l'Inde à 6 p. 100 également. En tout, l'Asie représente 33,5 p. 100 du PIB mondial par rapport à 20 p. 100 pour les États-Unis, 15 p. 100 pour l'Europe et moins de 2 p. 100 pour le Canada.

Pour ce qui est du pouvoir d'achat, les États-Unis et l'Europe ont chacun 12,5 billions de dollars, la Chine en est déjà à 8 billions de dollars, le Japon à 4 billions, l'Inde à 4 billions aussi et le Canada à 1 billion. On peut s'appuyer sur les ventes de véhicules d'occasion comme indicateur de la puissance d'achat de la Chine : il y a 15 ans seulement, les ventes de véhicules en Chine représentaient 300 000 \$ par an. Aujourd'hui, elles représentent 4 milliards de dollars par an, contre 1,8 milliard au Canada.

L'Asie compte six des plus grands ports à conteneurs dans le monde. Singapour, Hong Kong, Shanghai, Shenzhen, Pusan et Kaohsiung en sont tous à 9 millions d'EVP; Los Angeles en est à 7 millions d'EVP et les ports de la Colombie-Britannique en sont à 2 millions, c'est-à-dire entre Prince Rupert, Vancouver et DeltaPort. Nous sommes donc très petits.

Comme vous pouvez le voir sur la carte, la Chine compte maintenant 18 terminaux intermodaux qui ont été construits à une vitesse fulgurante. De plus, ce pays a quelques ports intérieurs. Bien sûr, il y a les trois grands réseaux hydrographiques qui sont, du nord vers le sud : le fleuve Jaune, le Yangtsé Kiang et le delta de la rivière des Perles.

La diapositive suivante montre 20 terminaux satellite donnants tous accès à l'eau, le long de l'axe Shenzhen-Hong Kong.

La diapositive suivante montre le pont de Donghai qui enjambe l'océan sur 32 kilomètres pour relier Shanghai au port en eau profonde de Yangshan. Celui-ci peut accueillir 25 millions de conteneurs, soit 12,5 fois plus que la capacité actuelle de tous les ports de la Colombie-Britannique.

Ce que je veux dire, c'est que nous sommes de la toute petite friture à comparer à la Chine qui, elle, est un énorme poisson. Wal-Mart est très dynamique sur ce marché et occupe une place importante là-bas.

Moving about three slides ahead, we have a list of U.S. imports from China, and the questions are why and how. A \$700 TV set costs \$10 in ocean shipping; a \$50 bottle of scotch costs 15 cents in ocean shipping; a \$15 package of coffee costs 15 cents; and one \$1 can of beer has a freight charge of 1 cent. That is what logistics has done in the last 20 years. That is the Wal-Mart/China connection.

China's largest U.S. importers are Wal-Mart at 700 million containers per year; Target and Home Depot at half that level; and Sears, Dole Food, Costco, Phillips Electronics and Chiquita at well over 100 million containers each per year.

Looking at U.S. trade with China in the last 15 years, exports are up 745 per cent, imports are up 1,500 per cent, total merchandise trade is up 1,300 per cent. By 2020, China will be the hub of all Asia-North America trade: China will account for 60 per cent of Asia-North America trade, and foreign companies will account for 60 per cent of China's exports.

You should be getting a consistent theme here: China to Chicago, Wal-Mart is the buyer, China is the producer, and lots of competition.

With respect to Canada's Asia Pacific trade flows, you know about the railways. We had Canadian Pacific Railway in this beautiful city in 1885. Canadian Northern Railway came to Vancouver in 1906 and the Grand Trunk Pacific Railway to Prince Rupert in 1912. The former premier here created the Pacific Great Eastern Railway or BC Rail back in the 1960s.

The bulk commodities involved are grain, coal, potash and sulphur. In the 1960s, grain sales and aid to China, Japan and India led, and we had a tremendous amount of grain elevator construction after that at the terminals. The seaway in contrast was there from the 1870s to the 1970s with 80 per cent control of the flow, and then Vancouver came on in the 1970s, Prince Rupert in the 1980s, Portland in 2000.

Some of you may not be aware that Canpotex, the world's largest potash shipper, now ships half of its product through an American port. I think perhaps in the question period you may wish to probe that, because it is very important. Perhaps you have a witness from Canpotex. There are major lessons to be learned there. If we do not get it right, we are going to lose traffic.

Sautons deux diapositives pour en arriver à une liste des importations américaines en provenance de Chine; les questions à ce sujet concernent le pourquoi et le comment. Il en coûte 10 \$ pour acheminer par bateau transocéanique un téléviseur de 700 \$, 15 cents pour une bouteille de scotch de 50 \$, 15 cents également pour un paquet de café de 15 \$ et une cent pour une bière de 1 \$. Tout cela, nous le devons aux progrès réalisés dans le domaine de la logistique en 20 ans et cela illustre aussi la nature du lien entre Wal-Mart et la Chine.

Les plus gros importateurs américains de produits provenant de Chine sont : Wal-Mart avec 700 millions de conteneurs par an; Target et Home Depot avec la moitié; Sears, Dole Food, Costco, Royal Phillips Electronics et Chiquita avec plus de 100 millions de conteneurs chacun par an.

Un coup d'œil sur les échanges commerciaux entre les États-Unis et la Chine au cours des 15 dernières années nous apprend que les exportations américaines ont augmenté de 745 p. 100 tandis que les importations ont progressé de 1 500 p. 100, le commerce total de marchandises ayant progressé de 1 300 p. 100. D'ici 2020, la Chine sera la plaque tournante de tout le commerce entre l'Asie et l'Amérique du Nord : la Chine représentera 60 p. 100 des échanges commerciaux entre l'Asie et l'Amérique du Nord et les entreprises étrangères représenteront 60 p. 100 des exportations chinoises.

Un thème constant caractérisera la totalité de ces transactions : l'axe Chine-Chicago, avec Wal-Mart comme acheteur, la Chine comme producteur et une énorme concurrence en prime.

Pour ce qui est du flux des échanges commerciaux entre le Canada et l'Asie Pacifique, tout commence par l'histoire de nos chemins de fer. La très belle ville de Vancouver a accueilli le Chemin de fer Canadien Pacifique en 1885. Le Chemin de fer Canadien du Nord y est arrivé en 1906 et la Grand Trunk Pacific Railway a desservi Prince Rupert en 1912. L'ancien premier ministre de cette province a même créé la Pacific Great Eastern Railway, autrement appelée BC Rail, dans les années 1960.

Les marchandises en vrac sont les céréales, le charbon, la potasse et le soufre. Dans les années 1960, les ventes de céréales et l'aide à la Chine, au Japon et à l'Inde venaient en tête; nous avons assisté ensuite à un véritable boom de la construction des élévateurs à grain dans les terminaux. Entre les années 1870 et 1970, c'est la voie maritime du Saint-Laurent qui a dominé le marché, puisqu'elle contrôlait 80 p. 100 du trafic de ces denrées, Vancouver a pris la relève dans les années 1970, Prince Rupert dans les années 1980 et Portland en 2000.

Vous ne savez peut-être pas que Canpotex, qui est le plus important expéditeur de potasse dans le monde, fait désormais passer plus de la moitié de sa production par un port américain. Je m'attends à ce que vous vouliez en savoir plus à ce sujet à l'étape des questions, parce que c'est là quelque chose de très important. Vous accueillerez d'ailleurs peut-être des témoins de Canpotex. Il y a de grandes leçons à retenir de tout cela et, si nous ne nous y prenons pas correctement, nous allons perdre une part du trafic.

Regarding our trade connectors, we have the traditional East Coast, the Atlantic, the seaway, the Great Lakes. For 30 years now we have developed Vancouver and Prince Rupert with additions every couple years — Deltaport south of Vancouver and Fairview by Prince Rupert.

Another issue for you to consider is environmental studies, which take three-plus years in Canada. They take three or so days in China, not that I am suggesting we adopt the Chinese standards. I just want you to know that they can fast track things when they know where they are focused.

Canadian Pacific Railway, CPR, and Canadian National, CN, are the two best railways in North America. I had the good fortune of being a senior executive for Canadian National. I headed four departments. I was involved in the transition, and it is with great pride that we and all Canadians can look at CPR and CN as providing very efficient service.

Wal-Mart is a \$100-million client for CN going from Prince Rupert and Vancouver to Chicago. There is another \$50 million for CN on the table if they can do the same thing from Prince Rupert and Vancouver to Memphis, versus Baltimore, Halifax, Los Angeles-Long Beach, and other locations. If we get our act right, we have the potential to do the Prince Rupert to Memphis route all the way across the continent by very efficient means. Canadian railways can get to Chicago faster than any American railway can right now. That is how efficient they have become. They have bought the right connectors in the U.S., they have streamlined their systems, and they can do it in anywhere from two to 40 hours faster from Canadian West Coast ports than from American West Coast ports, let alone going around the Atlantic.

I think that, fog considerations aside, you will be in Prince Rupert in a couple days, and I hope you enjoy it. There are 143 inches of rain every year in Prince Rupert, so you might want to take your fins.

The next map shows CN's scheduled service from Prince Rupert to Chicago in 100 hours and to Memphis in 117 hours.

Our intermediary role is to find ways to Chicago, north, east, south and west, and the feeders to Chicago and to Memphis can be through the ports or through inland ports like Kansas City or maybe Saskatchewan. What about Moose Jaw or Saskatoon? They are both on transcontinental rail corridors. They have cheap land. They have cheap labour. They can do the security work. They can be expanded with traffic demand. It is not like being on the Vancouver waterfront with extremely expensive labour,

Pour ce qui est de nos liaisons commerciales avec le reste du monde, nous avons évidemment nos ports traditionnels de la côte est, qui donnent sur l'Atlantique, la voie maritime et les Grands Lacs. Depuis 30 ans maintenant, nous développons Vancouver et Prince Rupert en y ajoutant de nouvelles installations tous les deux ou trois ans, comme le DeltaPort, dans le sud de Vancouver et Fairview, du côté de Prince Rupert.

L'autre aspect sur lequel je vous invite à vous pencher est celui des études d'impact environnemental dont la réalisation nécessite plus de trois ans au Canada. En Chine, il faut environ trois jours. Je ne dis pas que nous devrions adopter les normes chinoises, mais je tiens simplement à ce que vous sachiez que les Chinois peuvent accélérer les choses quand ce sont des dossiers qui les intéressent vraiment.

Le Chemin de fer Canadien Pacifique, le CP, et le Canadien National, le CN, sont les deux meilleures sociétés ferroviaires d'Amérique du Nord. J'ai eu la chance d'occuper un poste de haute direction au Canadien National où je dirigeais quatre services. J'ai participé à la transition et nous avons effectivement de quoi être fiers du CP et du CN pour les excellents services qu'offrent ces compagnies.

Pour le CN, Wal-Mart est un client qui pèse 100 millions entre Prince Rupert, Vancouver et Chicago. Si le CN pouvait faire la même chose de Prince Rupert et Vancouver à Memphis, en passant par Baltimore, Halifax, Los Angeles-Long Beach et d'autres emplacements, elle pourrait ajouter 50 millions de dollars à ses revenus. Nous avons le potentiel voulu pour assurer la liaison de Prince Rupert à Memphis et, à partir de là, pour desservir le reste du continent de façon très efficace, à condition que nous nous ressaisissions. Les chemins de fer canadiens peuvent actuellement desservir Chicago plus rapidement qu'il n'importe quelle société ferroviaire américaine. Voilà qui illustre quel point ils sont devenus efficaces. Les chemins de fer canadiens ont établi de bonnes liaisons avec les États-Unis, ils ont rationalisé leurs réseaux et peuvent assurer leur desserte dans le sud plus rapidement qu'un service maritime au départ de Prince Rupert. Il n'importe quel port de la côte ouest canadienne ou américaine en faisant gagner deux à 40 heures à leurs clients, et nous ne parlerons pas du détour par l'Atlantique.

Je crois savoir que, si le brouillard ne vous retient pas ici, vous devriez être à Prince Rupert d'ici deux ou trois jours et j'espère d'ailleurs que vous apprécierez ce déplacement. Attention cependant, il tombe 143 pouces de pluie par an à Prince Rupert, et il est donc conseillé de s'équiper en conséquence.

La carte suivante montre qu'à partir de Prince Rupert, il faut 100 heures au CN en service régulier pour relier Chicago et 117 heures pour relier Memphis.

Notre rôle d'intermédiaire consiste à trouver des façons de desservir Chicago, le nord, l'est, le sud et l'ouest; les lignes d'apport vers Chicago et Memphis pourraient partir de ports maritimes ou intérieurs, comme Kansas et peut-être même de la Saskatchewan. Dans cette province, les terrains ne sont pas chers. La main-d'œuvre y est très abordable, la sécurité ne poserait pas de problème et il serait possible d'agrandir les installations en fonction du trafic. Cela n'a rien à voir avec la situation qui règne

a multitude of labour unions, labour agreements, rail/truck congestion, automobile/railway congestion, underpasses and overpasses. Vancouver is very difficult.

Why Saskatchewan? It is too bad we do not have our PowerPoint presentation here because I would have shown you some of the ghost towns, but that is not the story we want to dwell on. We want to show you that Saskatchewan has evolved from 1 million people, half of whom left after the 1930s, and 3,200 elevators, now reduced to only 100, most of which are concrete or steel. We have really streamlined our system. Two trains from inland terminals can feed to the port. There is fabulous productivity. Some of the grain terminals are large, some are small; some of them load one producer car at a time, and some can load 100 cars at a time. As a result, the road network is in very bad shape. Commercial trucks have taken over, and there are many policy issues there that you may or may not want to look at. I mentioned to your clerk and researcher about short line railway and railway policy, but in the interests of time we will not dwell on that now.

We have about five slides on Moose Jaw and pictures to show you exactly where Moose Jaw and Regina fit together. They are only 40 miles apart; if you are from Montreal, Toronto or Vancouver, that is like being part of the same city. There is a lot of cheap land between Moose Jaw and Regina. Mayor McBain and I have some land for sale if anybody is interested. It also happens to be on the transcontinental highway and the transcontinental railway, and that is CPR's link into the U.S. CPR's dagger flows from Moose Jaw to Chicago. The first guy to know about that was a chap by the name of Al Capone. Some of you may have heard of him, and others are trying to imitate his logistics skills. I will let Mayor McBain talk about Moose Jaw later.

The next series of slides is on the world trade talks, the Doha round. I have been privileged to represent seven or eight groups in two provinces there with Foreign Affairs and International Trade Canada. This is a major round. Ninety-three per cent of Canadian agriculture would benefit from freer trade. In the grains and oil seed sector alone, there would be \$1.6 billion more in farmers' pockets every year if we could get trade liberalization. The Brazilians, the Argentinians, the Indians and the Chinese want it, but the U.S. and Europe do not. Unfortunately, Canada in part does not want it either. Canada speaks with forked tongue.

Vancouver où la main-d'œuvre est très coûteuse, où l'on a affaire à une multitude de syndicats et de conventions collectives, où les transports ferroviaires et routiers sont bouchonnés et où il faut composer avec tous les problèmes que les ponts et les tunnels posent au camionnage. La situation à Vancouver est très difficile.

Pourquoi la Saskatchewan? Il est dommage que nous n'ayons pas pu vous projeter notre exposé en PowerPoint, parce que nous aurions pu vous montrer quelques villes fantômes de la province, bien que nous ne voulions pas nous étendre sur cet aspect. Nous voulons aussi vous montrer que la Saskatchewan est passée d'une population de 1 million d'habitants, dont la moitié sont partis après les années 30, et de 3 200 élévateurs à grain à une centaine seulement dont la plupart sont en béton ou en acier. Le système a été excessivement rationalisé. Deux trains venant de gares intermodales intérieures peuvent alimenter le terminal. La productivité est phénoménale. Certains terminaux céréaliers sont très importants, d'autres plutôt modestes; certains ne peuvent charger qu'un wagon de producteur à la fois et d'autres peuvent en charger une centaine d'un coup. À cause de cela, le réseau routier est en très mauvais état. Les camions commerciaux dominent le marché du transport et nous sommes confrontés à de nombreux problèmes d'ordre stratégique sur lesquels vous déciderez peut-être de vous pencher. Je me suis entretenu avec votre greffier et votre recherchiste au sujet de la stratégie des chemins de fer et des lignes secondaires, mais pour ne pas perdre de temps, nous allons passer à autre chose.

Nous avons environ cinq diapositives sur Moose Jaw dont les photographies vous montrent la place commune qu'occupent Moose Jaw et Regina. Ces deux villes ne sont distantes que de 40 milles et, à l'échelle de Montréal, Toronto ou Vancouver, c'est l'équivalent d'une seule et même agglomération. Les terrains à bas prix abondent entre Moose Jaw et Regina. Le maire McBain et moi-même y avons des terrains à vendre... si quelqu'un est intéressé. De plus, ce secteur se trouve le long de la route et des lignes de chemin de fer transcontinentales, et c'est de là que par la liaison du CP avec le réseau américain. C'est à partir de Moose Jaw que le CP fait sa liaison avec Chicago. Le premier à s'être rendu compte de l'existence de cette liaison était un certain Al Capone. Ce nom vous dit peut-être quelque chose et, de nos jours, certains voudraient imiter ses qualités de logisticien. Je laisserai le soin au maire McBain de vous parler de Moose Jaw tout à l'heure.

La série des diapositives suivantes porte sur les négociations du commerce international, sur le cycle de Doha. J'ai eu le privilège de représenter sept ou huit groupes de la province lors de ces négociations, au côté des gens d'Affaires étrangères et Commerce international Canada. C'est un cycle qui revêt une grande importance, puisque 93 p. 100 de l'agriculture canadienne bénéficierait d'une libération des échanges. Si les échanges étaient libéralisés dans le secteur des céréales et des graines oléagineuses seulement, les céréaliculteurs pourraient empocher 1,6 milliard de dollars de plus chaque année. Les Brésiliens, les Argentins, les Indiens et les Chinois souhaitent cette libéralisation, mais les États-Unis et l'Europe n'en veulent pas. Malheureusement, une partie du Canada n'en veut pas non plus. Le Canada tient double discours à cet égard.

Our organizations have been promoting freer trade through the agri groups, through Canadian Manufacturers and Exporters, through the Canadian Chamber of Commerce, and through the Prairie provinces, all of whom would benefit greatly — the 93 per cent. In Manitoba, Saskatchewan and Alberta, more like 97 per cent would benefit. It is the supply management sector that is in opposition. It is to be respected, but in our humble opinion that should be negotiated amongst politicians rather than squandering the possibility of major gains for 93 per cent of Canadian agriculture.

We have slides on the global trade demand. The fact is, and this is very difficult, Saskatchewan primary school textbooks have never been changed. In grade 3 in Saskatchewan we still think we are the centre of the universe, we are the centre of the breadbasket. However, India, China, Brazil and Argentina all produce grain at one-half the cost of what we can do. They have better climate. They have irrigation. I am doing work in India, and 95 per cent in the northern area, in Punjab, has irrigation from the Himalayas. Their yields are two to two and a half times ours. Once they get their transportation together, we cannot compete in terms of bulk commodities. We have to switch. The barley has to come out as beer, as beef, as pork. The wheat has to come out as gluten or ethanol. The canola has to come out as margarine or biodiesel. We cannot compete with the raw commodities.

That is where containers become so important. When commodities were king, we could ship them in bulk. Now the customer is king, and they can get stuff globally very cheaply. Therefore we have to package it, and to package it, we have to put it into containers, and it cannot be tampered with seven times. That is the advantage of containers. You load product once, cleaned, weighed, graded, and it gets to the customer undiluted.

We have major trade with India in oil seeds and pulse crops in particular. They complain regularly that our pulse crops have deteriorated from the No. 1 food value that we said we sent to the No. 3 feed that they said they received. Pulse crops are very fragile. If they get handled five times, they will break and they will drop from a No. 1 food to a No. 2 food or from a No. 2 food to a feed grade. Thus containers mean an awful lot to Saskatchewan and Prairie pulse crop producers.

Nous avons fait la promotion de la libéralisation du commerce par la voix d'organisations agricoles, comme Manufacturiers et Exportateurs du Canada, de la Chambre canadienne de commerce ainsi que des gouvernements provinciaux des Prairies qui bénéficieraient tous de ce genre d'amélioration. En Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, ce ne sont pas 93 p. 100 des exploitants agricoles qui en sortiraient gagnants, mais bien 97 p. 100. C'est tout le secteur de la gestion des approvisionnements qui s'oppose à ce projet. Nous devons respecter ce point de vue, mais nous estimons, bien humblement, que la question devrait être négociée à l'échelle politique afin d'éviter que 93 p. 100 de l'agriculture canadienne passe à côté de quelque chose de valable.

Nous avons des diapositives sur la demande relative au commerce international. Une partie de la difficulté provient du fait que les manuels scolaires, utilisés à l'élémentaire en Saskatchewan, n'ont jamais été modifiés. Un écolier de troisième année en Saskatchewan pense encore que sa province est au centre du monde, qu'elle est le Grenier de l'univers. Pourtant, l'Inde, la Chine, le Brésil et l'Argentine cultivent des céréales pour la moitié de notre coût de production. Le climat est plus favorable dans ces pays. Ils ont de l'eau pour l'irrigation. Je travaille en Inde et j'ai constaté que 95 p. 100 des exploitants de la région du nord, au Panjab, irriguent leurs terres grâce à l'eau qui descend de l'Himalaya. Leurs rendements sont de deux fois à deux fois et demi supérieurs aux nôtres. Quand ils auront réglé leur système de transport, nous ne pourrions plus les concurrencer dans le domaine des marchandises en vrac. Il nous faut passer à autre chose. Il faut transformer, sur place, l'orge en bière, en pièces de bœuf et en morceaux de porc. Il faut transformer le blé en gluten et en éthanol et le canola en margarine ou en biocarburant. Nous ne serons pas compétitifs dans le domaine des denrées en vrac.

Et c'est là que les conteneurs deviennent très importants. À l'époque où les denrées étaient reines, nous pouvions les acheminer en vrac par bateau. Aujourd'hui, c'est le client qui est roi et il est en mesure de se procurer des marchandises à des prix venant de n'importe où dans le monde. Il faut donc conditionner et emballer nos produits et les acheminer à l'intérieur de conteneurs pour qu'il ne soit pas nécessaire de les manipuler sept fois. Voilà l'avantage que présentent les conteneurs. On charge le produit une seule fois après l'avoir nettoyé, pesé et calibré, et il arrive intact chez le client.

Nous commerçons beaucoup avec l'Inde en ce qui concerne les graines oléagineuses, mais surtout les légumineuses. Les Indiens se plaignent régulièrement que nos légumineuses se détériorent durant le voyage, passant d'un produit destiné à l'alimentation humaine de première catégorie — ce que nous prétendons leur envoyer — à de la provende de troisième catégorie qu'ils prétendent recevoir. Les légumineuses sont très fragiles. Si on les manipule cinq fois, elles s'abîment et passent d'un produit alimentaire de première catégorie à un aliment de deuxième catégorie, voire à la qualité fourragère. Les conteneurs représentent donc une formule particulièrement intéressante pour les producteurs de légumineuses de la Saskatchewan et des Prairies.

In terms of logistics options, as we mentioned before, Wal-Mart U.S.A. has an obvious bias. It used to be the U.S. Now it is very global. They will source through Mexico. They will source through Canada. They will source West Coast or East Coast — wherever they can make sure that the cost of that bottle of beer does not rise above one cent. That is a major driver. If we want to participate in that wealth creation, we have to have sharp pencils.

I will quickly go over the strengths of Moose Jaw: the transcontinental rail and highway systems; competitive transportation; short line access north, east, south and west; the Sioux line connection to Chicago; the indirect CN access through Melville east and west; competitive land, labour and service costs; and minimal environmental and congestion issues. Instead of through the Prairies to Ontario, the containers should be going heavily loaded in the Prairies back to the ports and across to China, India, Pakistan.

In terms of the next steps for success, there is much more to do than wishing. We are focusing on three main areas. The first is corralling industry decision-makers, which we are glad you are doing, whether they are shippers, carriers or ports, whether they are seaboard or inland. The second is corralling the appropriate government decision-makers. Inside the federal system, Transport Canada, Western Economic Diversification, Finance Canada, Agriculture and Agri-Food Canada, and Industry Canada all play a role, and from close observation I would say they are all trying their best to make the Asia Pacific strategy work. There are also provincial departments of finance, transport, industry and agriculture that are all relevant. On the ground floor are the municipalities, such as Moose Jaw Regional Economic Development Authority, the Saskatchewan Trade and Export Partnership, Saskatchewan AgriVision Corp, Prince Albert Regional Economic Development Authority, Saskatoon Regional Economic Development Authority and Regina Regional Economic Development Authority. Our third focus is round tables and facilitation, which we think are important. Dr. Williams has led a lot of those in the last few years, and we have done similar presentations. I believe Senator Tkachuk was with us only a month or so ago in Vancouver. We have held workshops in Regina and in Winnipeg, and next week we will be in Calgary. It is all coming together May 2 to 4 back here in Vancouver, and I would encourage you or your researchers to be here and participate in that.

Pour ce qui est des choix du point de vue logistique, comme nous l'avons vu, Wal-Mart États-Unis a un parti pris évident. Avant, c'était une société américaine, mais aujourd'hui elle est internationale. Elle passe par le Mexique, par le Canada, par la côte ouest ou par la côte est : n'importe où elle aura la certitude que le prix d'acheminement de la bouteille de bière ne dépassera pas une cent. Ce coût est un facteur déterminant. Si nous voulons participer à cette création de richesse, nous allons devoir nous affûter.

Passons à présent très rapidement aux points forts de Moose Jaw; il y a : les réseaux ferroviaires et routiers transcontinentaux; l'accès à des moyens de transport compétitifs; l'accès à des lignes de chemin de fer secondaires vers le nord, vers l'est, vers le sud et vers l'ouest; la jonction ferroviaire de Sioux vers Chicago; l'accès indirect au CN, à hauteur de Melville, vers l'est et vers l'ouest; des terrains, une main-d'œuvre et des services peu coûteux, et un minimum de problèmes environnementaux et de congestion. Plutôt que de traverser simplement les Prairies à destination de l'Ontario, les conteneurs pourraient aboutir dans les Prairies, lourdement chargés, avant d'être acheminés jusqu'au port pour être embarqués à destination de la Chine, de l'Inde et du Pakistan.

Pour ce qui est des prochaines étapes à franchir sur la voie du succès, sachez que nous ne manquons pas de pain sur la planche. Nous nous concentrons actuellement sur trois grands thèmes. D'abord, nous voulons réunir les décideurs de l'industrie, et nous sommes heureux de constater que c'est ce que vous êtes en train de faire, qu'il s'agisse d'expéditeurs, de transporteurs ou d'administrations portuaires, que ce soit dans le transport maritime ou terrestre. Deuxièmement, nous voulons réunir les décideurs gouvernementaux concernés. Du côté de l'appareil fédéral, Transports Canada, Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, Finances Canada, Agriculture et Agroalimentaire Canada et Industrie Canada joueront tous un rôle et, quand on y regarde bien, je dirais que tous essaient de faire de leur mieux pour que la stratégie Asie-Pacifique fonctionne. Et puis, il y a aussi les ministères provinciaux des Finances, des Transports, de l'Industrie et de l'Agriculture, qui sont tous partie prenante. À la base, on retrouve les organisations à vocation municipale, comme la Moose Jaw Regional Economic Development Authority, la Saskatchewan Trade and Export Partnership, la Saskatchewan AgriVision Corp, la Prince Albert Regional Economic Development Authority, la Saskatoon Regional Economic Development Authority et la Regina Regional Economic Development Authority. Notre troisième axe d'intervention est celui des tables rondes et de la facilitation qui sont à nos yeux d'importants moyens d'intervention. M. Williams a animé beaucoup de tables rondes du genre ces dernières années et nous avons nous-mêmes fait des exposés dans ce contexte. Le sénateur Tkachuk était parmi nous il y a à peine un mois, à Vancouver. Nous avons organisé des ateliers à Regina et à Winnipeg et, la semaine prochaine, nous serons à Calgary. Tout cela culminera les deux 2, 3 et 4 mai prochain lors d'un événement à Vancouver, et je vous invite d'ailleurs tous, ainsi que vos chercheurs, à venir y participer.

I will stop regarding decision-making needs and the legislative and regulatory regime, other than to say the situation is very complex. Within Canada we have tri-level governance, and it works reasonably well. In the U.S., in contrast — and I was privileged to speak with all the major U.S. players in Winnipeg last week — they are struggling because there is no active state role. They have a federal role and a local role. As a result, they often end up with local fiefdoms, pork-barrelling, and there is not an interstate or international focus, which the Americans very much need and want. We obviously need to make sure that our three levels of government work together closely in order to ensure that for example we are not upgrading a road and a railway side by side, which we have done too much of in the Prairies.

There are other hurdles on short sea shipping. I think you will probably hear about that from other people, so I will not dwell on it here, except to give you one example. Many of you are from Ontario or Quebec. You know about the choke of the system, Fort Erie-Buffalo, Windsor-Detroit, Sarnia-Port Huron. What if you put product onto vessels in the Port of Oshawa and you drop it off in the Port of Cleveland? Think multimodal, cheaper, less congestive.

Those are just some of the many examples of things that would happen if the logistics system, the investment environment and the legislators were all in harmony. I will stop there.

His Worship Dale McBain, Mayor, City of Moose Jaw: I appreciate the opportunity to be here. I want to talk a bit about Moose Jaw and the Moose Jaw Regional Economic Development Authority position. Mr. Campbell mentioned Moose Jaw and our unique position, and I believe that our rich history, which developed as a result of our being a divisional point in the Canadian Pacific Railway, has led us to be a transportation hub in the Prairies. We are centrally located approximately 700 kilometres from Vancouver and 2,000 kilometres from Chicago. We are the intersection of three major highways: Highway 1, the Trans-Canada Highway, comes through Moose Jaw; Highway 39 is Saskatchewan's link to North Portal, the busiest port crossing; and Highway 2 links us to Highway 11, which takes us to Saskatoon and then Prince Albert. All of these highways are part of the designated national highway system, and they are all primary weight highways.

The CPR main line runs through Moose Jaw linking us east to Winnipeg, Toronto and Montreal and west to Vancouver and Calgary. We are the Canadian terminus of the Sioux line to Minneapolis and Chicago. As Mr. Campbell mentioned, Moose Jaw has made a bit of history out of Al Capone and his visits up the Sioux line. As well, the Saskatchewan headquarters for CPR are in Moose Jaw. Their high-speed

Je n'ajouterais rien de plus en ce qui concerne la nécessité d'agir des points de vue prise de décision et régime législatif et réglementaire, si ce n'est pour dire que la situation est très complexe. Nous avons, au Canada, un système de gouvernance à trois paliers qui fonctionne plutôt bien. Aux États-Unis, à la revanche — et j'ai eu le privilège de m'entretenir avec les plus importants acteurs américains qui se trouvaient à Winnipeg la semaine dernière —, il y a des problèmes parce que les États n'assument pas de rôle actif, contrairement au fédéral et aux administrations locales. Cela étant, les Américains doivent souvent composer avec des fiefs et des manœuvres électoralistes et ils n'ont pas de priorités inter-États ou internationale dont ils auraient pourtant grand besoin et qu'ils réclament d'ailleurs. Nous devons donc veiller à ce que nos trois ordres de gouvernement travaillent en étroite collaboration afin, par exemple, que l'on n'apporte pas en même temps des améliorations au réseau routier et au réseau ferroviaire, ce qui est arrivé trop souvent dans les Prairies.

Il y a d'autres problèmes, ceux là du côté du transport maritime à courte distance. Vous en aurez sans doute entendu parlé et je ne vais pas m'étendre sur le sujet, si ce n'est pour vous donner un exemple. Beaucoup d'entre vous viennent de l'Ontario et du Québec. Vous connaissez le problème du goulet d'étranglement dans la région Fort Erie-Buffalo, Windsor-Détroit, et Sarnia-Port Huron. Que penseriez-vous de charger des navires dans le port d'Oshawa pour les décharger dans le port de Cleveland? Il faut penser multimodal, parce que c'est moins cher et que ça contribue à décongestionner les routes.

Je ne vous ai donné que quelques exemples de ce que nous pourrions réaliser si nous parvenions à établir un lien harmonisé entre l'aspect logistique, le cadre d'investissement et les législateurs. Je vais m'arrêter ici.

Son Honneur le maire Dale McBain, Ville de Moose Jaw: J'apprécie cette occasion de vous adresser quelques mots. Je vais vous parler un peu de Moose Jaw et vous présenter la position de la région de développement économique régionale. M. Campbell vous a touché un mot de Moose Jaw en précisant que nous nous trouvons dans une position unique et je crois d'ailleurs que notre passé très riche est notamment dû au fait que sommes passés d'une localité de limite divisionnaire pour le Canadien Pacifique à une plaque tournante dans les Prairies. Nous sommes situés au centre soit à quelque 700 kilomètres de Vancouver et à 2 000 kilomètres de Chicago. Nous sommes à l'intersection de trois grands axes routiers : la route 1, qui est la Transcanadienne; la route 39, qui relie Saskatchewan à North Portal, le port frontalier le plus passant du pays; et la route 2 qui nous relie à la 11 pour aller à Saskatoon, puis à Prince Albert. Toutes ces routes font partie du réseau national des routes désignées et elles revêtent une importance primordiale.

La ligne principale du CP qui passe par Moose Jaw ne relie avec l'est, c'est-à-dire avec Winnipeg, Toronto et Montréal et avec l'ouest, soit Vancouver et Calgary. Nous sommes terminus canadien de la ligne de Sioux vers Minneapolis et Chicago. Comme M. Campbell vous l'a dit, Moose Jaw a fait un peu d'histoire quand Al Capone est venu jusqu'à Sioux. Par ailleurs, le siège du CP pour la Saskatchewan est installé

fuelling facility is in Moose Jaw. It is the largest main line fuelling facility on their North American network and the only major refuelling centre between Vancouver and Chapleau, Ontario, and Glenwood, Minnesota. Moose Jaw is the point at which train crews change and at which trains are made and broken and go from the east-west route to the north-south route on the Sioux line. There is a repair depot in the Moose Jaw yard.

As well, CN has a presence in Moose Jaw, with a branch line that links us to Melville and gives us access to the CN main line.

We are also serviced by a number of short line railroads, including Southern Rails Co-operative Ltd. from Avonlea and the Red Coat Road and Rail, which joins the CPR branch line at Assiniboia and then joins the main line in Moose Jaw.

The CPR branch line in Assiniboia and the Red Coat Road and Rail will become more important as the Whitemud kaolin and related clay resources down at Wood Mountain are being developed. Whitemud is one of the largest sources of kaolin, perhaps one of three or four places in the world that has it. Kaolin is used in a number of things such as cement and whitening paper. This company has raised a significant amount of money on the TSX Venture Exchange and has begun work on their plant right out of Wood Mountain. One of the short lines is putting in a spur at Scout Lake, and they are planning to ship all of this by rail through Assiniboia to the CPR main line in Moose Jaw.

Moose Jaw is a major staging area for agricultural products. As Mr. Campbell indicated, Saskatchewan produces approximately 95 per cent of Canada's pulse crops. About 90 per cent of that total is produced within 100 miles of Moose Jaw. A family-owned pulse producer in Moose Jaw, Simpson Seeds Inc, is the largest pulse crop processor in the province, and they are undergoing a major expansion to add a red lentil splitting line to their operations. As well, the short lines feed a number of small pulse cleaning facilities located near Moose Jaw. Doepker Industries in Moose Jaw is a manufacturer of traffic trailers for the trucking industry. They have a number of applications for grain, for mining and for the forestry industry, and I think the interesting thing for us today is that they have developed a prototype container hauler that can go out into a farmer's field and be loaded right in the field. Potash is Saskatchewan's leading export and there is a major potash mine located near Moose Jaw at Belle Plaine.

Moose Jaw. Le poste d'avitaillement à grande vitesse de cette société de chemin de fer se trouve aussi à Moose Jaw. C'est la plus importante installation d'avitaillement le long de la ligne principale du réseau nord-américain et c'est le seul centre d'avitaillement important entre Vancouver et Chapleau, en Ontario, et Glenwood, au Minnesota. C'est à Moose Jaw que les équipages sont changés, que les trains sont formés ou divisés et qu'on les aiguille vers l'axe est-ouest ou l'axe nord-sud sur la ligne de Sioux Lookout. Enfin, la gare de triage de Moose Jaw comporte un dépôt de réparation.

Le CN est également présent à Moose Jaw puisqu'il y a une voie d'embranchement qui nous relie à Melville et nous donne donc accès à la ligne principale du CN.

De plus, nous sommes desservis par un certain nombre de compagnies ferroviaires à courte distance, notamment la Southern Rails Co-operative Ltd., de Avonlea, et la Red Coat Road and Rail qui relie l'embranchement du CP à Assiniboia, puis à la ligne principale de Moose Jaw.

L'embranchement du CP à Assiniboia et la voie du Red Coat Road and Rail occuperont une place grandissante à mesure que Whitemud Resources Inc. développera son exploitation de kaolin et d'argile, à Wood Mountain. Whitemud est l'un des plus importants fournisseurs de kaolin, puisque la compagnie fait sans doute partie des trois ou quatre exploitants de ce genre dans le monde. Le kaolin entre dans la composition de nombreux produits, comme le ciment et la poudre de blanchiment du papier. La société a obtenu d'excellents résultats sur le TSX et elle vient d'entamer la construction de son usine de traitement à Wood Mountain. Une des compagnies ferroviaires secondaires est en train de construire un embranchement à Scout Lake et elle envisage d'acheminer le kaolin et l'argile par chemin de fer jusqu'à Assiniboia pour transférer ensuite ces produits sur la ligne principale du CP, à Moose Jaw.

Moose Jaw est une importante zone de transbordement pour les produits agricoles. Comme le disait M. Campbell, la Saskatchewan produit quelque 95 p. 100 des légumineuses au Canada. Près de 90 p. 100 de cette production est circonscrite dans un rayon de 100 milles autour de Moose Jaw. Une exploitation agricole famille de Moose Jaw, la ferme Simpson Seeds Inc, est le plus gros transformateur de légumineuses de la province et elle est en voie de se doter d'une chaîne de concassage pour la lentille rouge. De plus, les lignes à courte distance permettent de desservir un certain nombre de petites installations de nettoyage de légumineuses dans les environs de Moose Jaw. Doepker Industries, de Moose Jaw, fabrique des remorques pour l'industrie du camionnage. Celles-ci remorques se déclinent en différentes versions : pour les céréales, pour les produits miniers et pour l'industrie forestière, et je pense intéressant de vous signaler que l'entreprise a mis au point un porte-conteneurs adapté pour prendre livraison de la récolte directement dans le champ de l'agriculteur. La potasse est le premier produit d'exportation de la Saskatchewan dont la plus grande mine se trouve à Belle Plaine, non loin de Moose Jaw.

There is other information in my brief, but I know you want to get to questions so I will conclude with this. Moose Jaw has ample greenfield space. Location is important, as in real estate. We believe that we are in the right location. We are the most efficient and cost-effective site in the system to accommodate increased Asian traffic to the U.S. market through the Port of Vancouver. Strategically located at the junction of three railways and the junction of three major highways, Moose Jaw has an advantage with its unique position as a transportation hub. Moose Jaw is poised to play an expanded role in the transportation of goods and import and export in the country.

C.M. (Red) Williams, President, Saskatchewan AgriVision Corp.:

I will go back to a point that Mr. Campbell made earlier: Why Saskatchewan? Saskatchewan AgriVision Corp. has been working on this issue for about four years. We tried initially to get a system that would get a container supply in position in Saskatchewan sufficient to handle the pulse industry. That was our first objective. We brought the stakeholders together and developed a system we thought would work. In fact we failed, but we learned a lot about what could and could not be done with container traffic. The basic issue with Saskatchewan is that we do not have enough boxes coming in to meet our demand for boxes going out. That is, we simply do not get enough product into the province, and therefore we have to depend on capturing boxes off the transport from Eastern Canada or from the United States moving back to the West Coast. As you have probably been told, the shippers are not keen to stop those boxes unless they can have an absolute guarantee. Those boxes will probably sit about 48 hours or three days possibly and then they will be routed again into the system. It is a matter of in and out inefficiency, so that started us thinking about how to get more boxes moving into the province.

We are looking at a land bridge between Halifax, Canso or Montreal — wherever you want to pick in the East — and Prince Rupert and Vancouver on the West Coast. As Mr. Campbell said, we have the two best railways in North America transiting that area, so let us use them. The idea is to hold the traffic up out of the States as long as you can and drop it down wherever it will best fit the trade. That is our total objective. Senator Mercer has probably already told you ad nauseam that Halifax is becoming or will become a major port because of the plug-up on the West Coast of North America and the containers' having to come via the Suez Canal. We are talking about a land bridge across Canada. I hope I have

Mon mémoire donne d'autres renseignements, mais comme je sais que vous voulez passer aux questions, je vais m'arrêter ici. Moose Jaw présente de vastes étendues de terre non attribuées, en dehors de la ville. L'emplacement pour ce genre de projet est tout aussi important que dans le secteur de l'immobilier. Nous, nous pensons avoir le bon emplacement. Nous sommes le lieu le plus efficace et le plus rentable, le long du réseau, qui soit en mesure de faire face à l'augmentation du volume des marchandises, qu'il provienne de l'Asie et à destination du marché américain, qui transitent par le port de Vancouver. Stratégiquement située à l'intersection de trois voies ferrées et de trois grands axes routiers, Moose Jaw a l'avantage, grâce à cet emplacement unique, d'être une plaque tournante du transport. Moose Jaw est appelée à jouer un rôle croissant dans le domaine du transport de marchandises, donc dans celui de l'import-export au Canada.

C.M. (Red) Williams, président, Saskatchewan AgriVision Corp.:

Je vais revenir sur une question dont M. Campbell a traité tout à l'heure : pourquoi la Saskatchewan? Eh bien, la Saskatchewan AgriVision Corp. a commencé à travailler sur ce dossier il y a quatre ans environ. Au début, nous voulions mettre en place un dispositif qui nous permettrait d'avoir suffisamment de conteneurs en Saskatchewan pour servir le secteur des légumineuses. C'était notre premier objectif. Nous avons commencé par rassembler tous les intervenants et par imaginer un système qui, selon nous, était susceptible de fonctionner. Or, il se trouve que nous avons échoué et que nous avons beaucoup appris sur ce qu'il est possible de faire dans le domaine du transport par conteneurs. Le principal problème dans le cas de la Saskatchewan, c'est que nous ne recevons pas suffisamment de conteneurs pour satisfaire nos besoins à l'expédition. Autrement dit, nous n'arrivons pas à faire venir suffisamment de marchandises dans la province et nous dépendons donc de conteneurs en provenance de l'est du Canada et des États-Unis qui sont destinés à la côte ouest. Comme on vous l'a sans doute dit, les expéditeurs n'ont pas envie que leurs conteneurs soient immobilisés en cours de route, à moins qu'on leur donne des garanties absolues. Les conteneurs que nous voyons passer sont immobilisés durant 48 heures, 72 heures au plus, puis ils sont replacés dans le système. Nous sommes aux prises avec un problème d'inefficacité qui tient à la différence entre le nombre de conteneurs qui arrivent et le nombre de ceux qui partent. En fait, nous nous sommes demandé comment nous pourrions faire transiter davantage de conteneurs par la province.

Nous avons envisagé d'instaurer une noria terrestre entre Halifax, Canso ou Montréal — peu importe l'emplacement de l'Est — et Prince Rupert et Vancouver sur la côte ouest. Comme M. Campbell le disait, notre région est desservie par les deux meilleures compagnies de chemin de fer d'Amérique du Nord et nous comptons donc les utiliser. Nous envisageons de retenir le trafic en provenance des États-Unis aussi longtemps que possible pour ne relancer la machine que lorsque les conditions commerciales seront optimales. C'est là notre objectif global. Le sénateur Mercer vous a sans doute dit et répété à satiété qu'Halifax était en train de devenir ou allait devenir un port de conteneurs de première importance parce que l'emplacement

convinced you that we are dealing with something bigger than just Saskatchewan, but I want to come back to Saskatchewan because that is where my interest lies.

Mayor McBain gave you an idea of Moose Jaw with the intersecting highways and railways. Now, take a broader look at Saskatchewan with Saskatoon, Regina and Moose Jaw, a core of three cities not very many miles apart, in terms of prairie travel at least. You have the flow coming in from Prince Rupert and the flow coming through the Kicking Horse Pass, and there is the major Highway 1 in the south. All of these come together with the Yellowhead Highway and they all meet at that particular junction, so that is the logical place. They can put one of these anywhere at the nodes all the way from Halifax to Vancouver. You could put a port if you wanted to do a lot of this work on these trains, to build them up and to get an efficient system flowing into Vancouver or Halifax, but you do this because all these things come together in the middle of Saskatchewan. That is what we are promoting.

Currently we have a problem in Vancouver. I am sure you have heard about that in other presentations. Unfortunately, if I lived in B.C. I would think that too. It is hard for them to think about beyond the mountains. However, think about this: for an 8,000 TEU container ship coming into Vancouver, it takes 20 trains, 100 cars double-stacked, to get the cargo out of here and over the mountains. That is 20 trains for just one ship, and, of course, we have had them backed up six and seven deep to get out of here. The problem has to be resolved. If we go to the 14,000 TEU container ships, that takes 70 trains per ship — 70 trains going out and 70 trains coming back. We just have to get this traffic out of Vancouver for the sake of Vancouver so that it can increase its throughput, and the logical solution is to take it over the mountains and do it in the Prairies. We have all sorts of reasons why it should be in the middle of Saskatchewan. I have given you some of them.

We have a plan, and you have in your hands the first phase of that plan. We call it CISCOR, Canadian Intelligent Super Corridor; it is a big name, but it matches the names of the corridors in the U.S. with which we would be linking. CISCOR would stretch from Halifax to Canso all the way through to Vancouver and Prince Rupert. We will also have a smart port.

A smart port is different from a container port. We have container ports all over the country where you take boxes in, you disgorge them, you load them onto trucks, or you stuff them and transport them, set them in the transportation system again. We are not talking about another container port. We are talking about a smart port, which, in its initial stage, is a bunch of computer nerds who manage the boxes from where they start out

permet de faire le lien entre le canal de Suez et les ports de la côte ouest de l'Amérique du Nord. Nous voulons donc instaurer cette noria terrestre à l'échelle du Canada. J'espère vous avoir convaincu que nos ambitions viennent bien au-delà de la Saskatchewan, mais si vous me le permettez, je vais revenir à cette province, parce qu'elle est au centre de mes intérêts.

Le maire McBain vous a donné une idée de la situation de Moose Jaw, au carrefour de voies ferrées et d'axes routiers. Prenons maintenant un peu de recul pour examiner la situation de la Saskatchewan en général, avec Saskatoon, Regina et Moose Jaw, trois villes qui ne sont pas très distantes l'une de l'autre, du moins pas à l'échelle des Prairies. Nous sommes en présence d'un flux en provenance de Prince Rupert et d'un autre venant du col Kicking Horse, sans oublier la Transcanadienne au sud. Tous ces axes convergent à hauteur de la route de Yellowhead en un point qui devient donc un emplacement logique. Vous pourriez créer un terminal de jonction n'importe où entre Halifax et Vancouver. Vous pourriez installer un terminal pour faire tout cela, si vous le désiriez, c'est-à-dire pour assembler les trains et optimiser l'écoulement des marchandises vers Vancouver ou Halifax; mais là où il est le plus logique de le faire, c'est en plein milieu de la Saskatchewan. Et c'est précisément ce que nous cherchons à promouvoir.

Actuellement, nous avons un problème avec Vancouver. Je suis certain que vous en aurez entendu parler dans d'autres exposés. Malheureusement, si je résidais en Colombie-Britannique, je penserais comme les gens d'ici. Il est difficile pour les résidents d'ici de voir par-delà les montagnes. Il y a une chose, cependant : pour nourrir un navire porte-conteneurs de 8 000 EVP à Vancouver, il faut 20 trains de 120 wagons plate-forme à gerbage, que l'on doit faire passer par les Rocheuses. Je dis bien 20 trains pour un seul navire et, bien sûr, avant cela, il aura fallu en aligner six ou sept à partir d'ici. Il faut régler ce problème. Si l'on passe un jour à des navires porte-conteneurs de 14 000 EVP, il faudra 70 trains par navire, c'est-à-dire 70 convois qui monteront et 70 autres qui redescendront. Il faut, dérouter ce trafic pour le bien de Vancouver, mais aussi pour augmenter notre production, et la solution logique à cet égard c'est de ne plus passer par les montagnes et de tout faire dans les Prairies. Il existe de multiples raisons pour lesquelles tout devrait se passer au centre de la Saskatchewan. Je vais vous en citer quelques-unes.

Nous avons un plan dont nous vous avons remis la première phase. Nous lui avons donné le titre ronflant de « Corridor canadien super intelligent » ou CCSI, ne serait-ce que parce qu'il correspond à des corridors identiques aux États-Unis avec lesquels nous voulons établir la liaison. Le corridor en question s'étirerait de Halifax à Canso jusqu'à Vancouver et Prince Rupert. De plus, nous devons nous doter d'un terminal intelligent.

Le terminal intelligent est différent du terminal à conteneurs que l'on retrouve un peu partout au Canada et où les conteneurs arrivent, sont déchargés des trains pour être dépotés, puis rempotés et mis à bord de camions qui les réinjectent dans le système de transport. Il n'est donc pas question de créer un autre terminal à conteneurs. Un terminal intelligent, dans sa partie amont, est constitué de toute une équipe d'informaticiens qui

in Asia to where they end up. They have them all sorted out: where they are going and how and how they will fit onto the trains when they hit the land and how they will transport into the intermodal system on the trucks and so forth. They manage the system.

This is not a new concept. Kansas City has a smart port that handles the trains coming up from the South, the Mexican trade coming up into the U.S. Northeast. We are going to visit them in April. We have that model all ready to go.

The key, which is often dismissed because we think only of containers and trains running up and down the country, is the free-trade zones that you put around Saskatoon, Regina, and Moose Jaw. The smart port will start putting the people who are bringing products in, the Wal-Marts of the world, at these points for disgorging the product, putting it on trucks or other trains and so forth. Also, there are the disassemblers or the reassemblers from Asia, because big pieces of equipment are not put into a container. Rather, they are broken down into smaller pieces so that they can be packed in tighter, and then you have to have someplace to reassemble them. This is big money and big activity around the three cities we are talking about. I will stop at that point and take questions.

The Chairman: Thank you. I will give the floor to Senator Tkachuk who is our representative from Saskatchewan.

Senator Tkachuk: Thank you, gentlemen, for your enthusiastic presentation, and I know from the meeting that we had here in Vancouver in January how enthusiastic the people from Saskatoon and from Moose Jaw are in promoting a facility like this in our province.

We have heard a lot of testimony about the problem of moving exports out of the Port of Vancouver successfully; we have heard that it is a bottleneck. Mr. Campbell alluded to the fact that 50 per cent of our potash is now moved through Portland, and this is obviously one of the reasons. How does the idea of a smart port in Saskatchewan solve that problem, or does it?

Also, you talked about loading and unloading and getting facilities like Wal-Mart or others to locate in our province, if that is where the smart port is. Wal-Mart has just finished building a large facility in Chicago. How do we compete against Chicago for this kind of facility?

Mr. Williams: Chicago is the bottleneck of North America. How many trains and how many lines go into Chicago? Ten railways go into Chicago and have to be changed; containers have to be changed from one rail line to another. That is the whole problem. Keep the traffic up out of Chicago as long as you can. We have a direct line in there, but they are saying try to avoid Chicago.

gèrent les conteneurs depuis leur départ en Asie jusqu'à leur point de livraison. Ils en assurent le tri en fonction de leurs destination et décident d'avance de leur agencement sur les wagons de chemin de fer, à leur arrivée au port, puis de leur mode de transport par voie terrestre, dans le système intermodal, c'est-à-dire par camion ou autres. En un mot, ces gens-là gèrent le système.

Il ne s'agit pas un nouveau concept, puisque Kansas City est doté d'un port intelligent qui gère la totalité des trains de provenance du Sud, du marché mexicain, qui sont destinés au nord-est des États-Unis. Nous allons visiter cette installation avril prochain et nous disposerons donc déjà d'un modèle sur lequel nous appuyer.

La clé dans tout cela — et il se trouve qu'on écarte souvent cette solution parce qu'on ne pense qu'aux conteneurs et aux trains qui sillonnent le pays — ce serait de créer des zones franches autour de Saskatoon, de Regina et de Moose Jaw. Le port intelligent a commencé à attirer les entreprises qui font venir les marchandises, soit les Wal-Mart de ce monde, pour décharger les produits et les recharger sur les camions ou sur d'autres trains et ainsi de suite. De plus, il faudra un lieu où accueillir les remonteurs en provenance d'Asie, parce que les grosses pièces d'équipement ne peuvent être rangées comme telles dans les conteneurs. Elles sont donc démontées pour l'empotage, mais il faut bien sûr un emplacement où les remonter à l'arrivée. Tout cela est synonyme d'énormément d'argent et d'une intense activité autour des trois villes dont nous parlons. Je vais m'arrêter ici et répondre à vos éventuelles questions.

La présidente : Merci. Je donne la parole au sénateur Tkachuk qui est notre représentant de la Saskatchewan.

Le sénateur Tkachuk : Merci, messieurs, pour vos explications enthousiastes. Nous avons pu constater, à l'occasion de mon dernier passage à Vancouver, en janvier, à quel point les gens de Saskatoon et de Moose Jaw peuvent être enthousiastes dans la promotion d'une telle installation dans notre province.

Nous avons entendu beaucoup de témoignages au sujet des difficultés qu'occasionne le port de Vancouver et on nous a dit qu'il est un goulet d'étranglement. M. Campbell a dit qu'environ la moitié de notre potasse passe maintenant par Portland, ce qu'on doit sans doute attribuer en partie aux difficultés de Vancouver. Est-ce que la création d'un port intelligent en Saskatchewan permettrait de résoudre ce problème?

Vous avez aussi parlé de chargement et de déchargement et de la possibilité d'inviter des entreprises comme Wal-Mart à s'installer dans notre province, si le port intelligent devait y être situé. Or, Wal-Mart vient juste de finir de construire une importante installation à Chicago. Comment allons-nous faire concurrence à Chicago sur ce plan?

M. Williams : Chicago est le goulet d'étranglement de l'Amérique du Nord. Vous savez combien de trains et de camions ferroviaires passent par cette ville? Il y a 10 voies qui rentrent à Chicago et les conteneurs doivent être transférés d'une ligne à l'autre. C'est là tout le problème. Il faut contourner Chicago dans toute la mesure du possible. Nous avons bien une ligne qui va là-bas, mais on nous dit qu'il faut éviter Chicago parce que ça coûte.

Mr. Campbell: Chicago was the centre of the American Midwest just as Winnipeg was in Canada 40 years ago. That is why all the railways come there, and it is geographically the best distribution centre for the U.S., but there were a lot of railway bankruptcies until 1980, when legislation addressed that. Since then there have been amalgamations and streamlining. CN and CPR got very aggressive in there. They did deals with other railways. They bought some railways so that they could get around the black hole problem of Chicago. For all the obvious reasons it will still be a major receiving area, but for distribution, the Wal-Marts would very gladly bypass Chicago, pretend it does not exist, and go instead to Memphis. Therefore CN is looking at Rupert to Memphis, as an example. CPR has its certain strengths. CN can get into Kansas City. Los Angeles is trying to get to Kansas City. Kansas City is doing a lot of things, but Kansas City again is very well positioned geographically.

What we are saying in a smaller way, because we do not have the consumer demand in Saskatchewan, is that we are one of the very best staging areas, and the smart port aspect of it is to do the security clearance, the stuffing, de-stuffing, the grading, the packaging, and so on there rather than on the Vancouver waterfront. Some of it is physical infrastructure. Some of it is brain power.

Regarding your other question about Vancouver's being a bottleneck, I think it is important, particularly given that your hearings are in the public record, that I at least state that Vancouver is a superb port, one of the very best in the world. It has growing pains. The Canadian government and the Canadian Wheat Board made major sales of 5 million, 6 million and 7 million tons per year to China in the early 1960s. Vancouver could not handle that, but they have built new facilities. On the North Shore, the Saskatchewan Wheat Pool came in 1968 and Pioneer Grain in 1973. Then there was the expansion of the Alberta Wheat Pool, which became first Agricore United and then Cascadia.

We have double the capacity. We have improved to the point that we could put 24 million tons of raw grains through the Port of Vancouver. Bulk grain is not an issue. In addition, we have added Columbia Containers and Coastal Containers. Vancouver Wharves lost the potash business, as did Neptune. I was hired by Vancouver Wharves to put together an agri-products facility. We did, and it included gentle handling systems and rubber belts instead of screw conveyors so that product would not break from a No. 1 food to a No. 3 feed.

M. Campbell : Chicago a été le centre du Midwest américain, tout comme Winnipeg a été le centre du Canada il y a 40 ans. C'est pour cela que toutes les voies ferrées aboutissent dans cette ville, c'est parce qu'elle est géographiquement la mieux placée, puisqu'elle est au centre des États-Unis, mais beaucoup de compagnies ferroviaires ont fait faillite jusqu'en 1980, jusqu'à ce que la loi soit modifiée. Depuis, on a assisté à de nombreuses fusions et rationalisations. Le CN et le CP sont très présents sur ce marché. Ils ont conclu des accords avec d'autres compagnies ferroviaires. Ils en ont même achetées pour parvenir à éviter ce trou noir qu'est Chicago. Pour tout un ensemble de raisons évidentes, cette ville demeurera une importante zone de réception, mais pour ce qui est de la distribution, les Wal-Mart de ce continent, seraient ravis de pouvoir éviter Chicago, de se dire que cette ville n'existe pas et d'aller plutôt à Memphis. C'est pour cela, par exemple, que le CN envisage d'ouvrir une liaison Prince Rupert-Memphis. Le CP, de son côté, a d'autres points forts. Le CN peut aller jusqu'à Kansas City. Los Angeles essaie de s'arrimer à Kansas City qui bouge énormément, mais encore une fois, c'est parce qu'elle est bien située géographiquement.

Ce que nous affirmons modestement, parce que nous n'avons pas une forte demande de consommation en Saskatchewan, c'est que nous sommes tout de même l'une des meilleures zones d'étape et que le port intelligent ajoutera à cette qualité en assurant les contrôles de sécurité, le dépotage et le repotage des conteneurs, la calibration et le conditionnement des produits et ainsi de suite, plutôt que de laisser ces activités au port de Vancouver. Une partie de ce projet reposera sur des infrastructures physiques et une autre partie sur de la matière grise.

Pour en revenir à ce que vous disiez au sujet de Vancouver qui est un goulet d'étranglement, je me dois de déclarer — surtout que vos audiences sont retranscrites et rendues publiques — que le port de Vancouver est absolument superbe et que c'est l'un des meilleurs du monde. Malheureusement, il est en pleine crise de croissance. Dans les années 1960, le gouvernement du Canada et la Commission canadienne du blé ont vendu énormément à la Chine, dans les 5, 6 voire 7 millions de tonnes par an. À l'époque, Vancouver n'était pas plus en mesure d'absorber ce genre de volume, raison pour laquelle de nouvelles installations ont été construites. La Saskatchewan Wheat Pool s'est installée sur la côte Nord en 1968 et Pioneer Grain l'a fait en 1973. Nous avons aussi bénéficié de l'expansion du Alberta Wheat Pool qui est d'abord devenue Agricore United, puis Cascadia.

Notre capacité d'accueil a doublé et elle a été améliorée au point où 24 millions de tonnes de céréales en vrac peuvent désormais transiter par le port de Vancouver. Les céréales en vrac ne sont donc pas le problème. De plus, nous avons ajouté Columbia Containers et Coastal Containers. Vancouver Wharves Ltd. a perdu le marché de la potasse, comme Neptune. J'ai été engagé par Vancouver Wharves Ltd. pour mettre sur pied une installation d'accueil de produits agricoles. Nous l'avons dotée de systèmes de manutention en douceur et de transporteurs à

On the container side, obviously you are aware of DeltaPort, Centerm, Vanterm and Fairview.

We have done a tremendous amount, but if as a researcher — I am an agriculture economist and I spent 30 years on this file — you analyze how we do compared to the U.S. and others, we are slower. Sometimes that is because the public sector is a problem. Sometimes it is because American ports can raise money faster through municipal bonds. There are many complex issues, but there are also many stakeholders in Vancouver very committed to make things work. However, with respect, some of them are quite myopic and they are trying to correct it here in Vancouver by having an underpass and an overpass every five miles when they could do all that in Saskatchewan on the cheap. For Eastern Canadian traffic and for American traffic, you could move all of this intensive work from the Vancouver waterfront to a lower-cost, lower-congestion area.

Mr. Williams: Perhaps you have the opportunity to read the book *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. There is a point in there that stuck in my head: in the container business it has been proven over and over around the world that you cannot simply say, "Well, we will handle our little 1 per cent or 2 per cent or 3 per cent of the trade." That does not work. You either take the traffic that is offered to you and handle it efficiently and effectively, or you die. That is what happens. If you cannot handle those shippers coming in, then they go someplace else. Vancouver either gets to the point where it can handle the traffic that comes to it, or it dies. I thought that was a very telling point he made in that book.

Mr. Campbell: Los Angeles-Long Beach did dominate this area for a long time. Now they are so congested that they cannot do it. They are making highways underground. They are doing a ton of stuff, but they are just too choked. Wal-Mart could not care less about municipal problems, environmental problems or other problems here. If Vancouver, Prince Rupert or Halifax stands up to the plate, they will get the business. Right now Wal-Mart is very impatient with all West Coast ports. They are looking seriously at going the other way — Indian Ocean and the Suez Canal.

The Suez Canal is wide open. It is not limited like the Panama Canal. It will take us another ten years maybe to get the Panama Canal widened, and still it will not be wide enough for these ships. These new ocean vessels have gone from 4,000 TEUs to 14,000 TEUs. They are floating battleships.

courroie, plutôt qu'à vis sans fin métalliques, pour que le produit ne se dégrade pas et ne passe pas d'une catégorie d'aliments destinés à la consommation humaine de première qualité à de la provenance de troisième qualité. Pour ce qui est du transport de conteneurs, vous savez évidemment qu'il y a DeltaPort, Centerm, Vanterm et Fairview.

Nous avons déjà beaucoup accompli, mais si vous étudiez la question de près — il se trouve que je suis économiste en agriculture et que j'ai passé 30 ans de ma vie sur ce dossier — cherchez à voir comment nous nous comparons aux États-Unis et aux autres pays, vous constaterez que nous sommes lents. Parfois, cela est dû à notre fonction publique. Parfois, c'est parce que les ports américains sont davantage en mesure que les nôtres de mobiliser de l'argent, en recourant à des obligations municipales. Nous sommes confrontés à de nombreux problèmes complexes, mais on trouve de nombreux intervenants à Vancouver qui sont déterminés à faire en sorte que les choses fonctionnent. Toutefois, je ferai respectueusement remarquer que certains d'entre eux manquent de prévoyance et qu'ils essaient de régler les problèmes de Vancouver en construisant tantôt un tunnel, tantôt un pont tous les 5 milles, tandis qu'ils pourraient faire la même chose en Saskatchewan pour trois fois rien. Il serait possible de transférer ce travail soutenu du front de mer à Vancouver à une région transbordable et non congestionnée afin de desservir le trafic de l'est du Canada et des États-Unis.

M. Williams : Il vous a, peut-être, été donné de lire le livre intitulé *The Box : How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. On y dit quelque chose qui m'a frappé : dans le domaine du transport par conteneurs, il a été prouvé à maintes reprises, partout dans le monde, qu'on ne peut pas simplement se dire qu'on va conserver une petite part du marché de 1, 2 ou 3 p. 100. Ça ne fonctionne pas ainsi. Soit vous absorbez le trafic qui se présente à vous et vous le traitez de façon efficace et rentable, soit vous disparaîsez. C'est ce qui arrive. Si vous ne parvenez pas à servir les expéditeurs qui s'adressent à vous, ils iront voir ailleurs. Soit le port de Vancouver en arrive au point où il peut absorber le trafic qui se présente à lui, soit il disparaît. J'ai trouvé que cette remarque de l'auteur était très révélatrice.

M. Campbell : Los Angeles-Long Beach a dominé cette région pendant longtemps, mais le secteur étant désormais congestionné, cela n'est plus possible. À Los Angeles, on est en train de construire des autoroutes souterraines. Les gens là-bas font énormément de choses, mais il demeure que tout est très congestionné. Wal-Mart ne se soucie pas des problèmes municipaux, des problèmes environnementaux et autres. À Vancouver, Prince Rupert et Halifax tiennent le coup, ces villes bénéficieront du surcroît d'activités annoncé. Pour l'instant, Wal-Mart est très impatiente avec les ports de la côte ouest. La société envisage très sérieusement de trouver d'autres solutions, c'est-à-dire de passer par l'océan Indien et le Canal de Suez.

Le Canal de Suez est entièrement ouvert et il n'est pas limité comme le Canal de Panama. Il nous faudra 10 années de plus, peut-être, pour que le Canal de Panama soit entièrement ouvert à la circulation et, de toute façon, il n'est pas suffisamment large pour accueillir les gros porte-conteneurs. Ces navires océaniques

They cannot get through the Panama Canal, so there is potential there for Halifax, for Canso, for Quebec and Montreal. However, Los Angeles has blown it. They will not get the business back, and the challenge in front of us right now is whether Vancouver and Prince Rupert can respond, and quickly enough.

Senator Zimmer: Potash is a huge crop. They say we have potential there for 1,000 years. Mr. Campbell, you commented on expanding the potash plant in Vancouver. I understand that the original quote was \$10 million, and when it came in at \$42 million they decided not to do it, and potash went to Portland. An opportunity was missed here in a lack of vision and planning. What are your comments on that, and what is the lesson we can learn?

Mr. Campbell: I think there are many players there. CN and CPR did not respond fast enough to Canpotex's concerns. They certainly had many warnings. As you know, there is always creative tension between the shippers and the carriers, but from Canpotex's point of view, the competition was not CN versus CPR. The competition was Russia, Israel, Florida, so whether you are a Canadian company or not, you either get your act together or we go elsewhere. Canpotex not only built a facility in Portland, they bought more cars. They bought everything but locomotives to have better control of their system, and it is working beautifully. Canpotex is a tremendous success story. They had the regulatory and legal environment under the National Transportation Act of 1987 and the Canada Transportation Act of 1996 where they had more clout. They had entrepreneurial freedom. They had a vision, and they executed that vision by investing 90 per cent of it themselves. Of course, as a by-product, they made Neptune, Vancouver Wharves, CN, and CPR a lot sharper than they were before that.

Senator Zimmer: Dr. Williams, you talked about the ree-trade zone, CISCOR. In cooperation, we are already looking at the same thing in Manitoba. We have a port there, as you know. We always talk with Saskatchewan about the fact that we are Prairie provinces. Realistically, the longitude of this country is within 20 miles of Winnipeg, so Winnipeg is the centre of the country. There has been talk about the addition of a Churchill port. The problem with Churchill of course is the ice. The Russians say they will get an ice breaker and break it up. The Americans say you cannot go there. The Russians laugh and say they have been there for 50 years under the water. It is not an issue; they can bust that open.

sont passés de 4 000 à 14 000 EVP. Ce sont de véritables villes flottantes. Ils ne peuvent pas emprunter le Canal de Panama, d'où les possibilités qui s'offrent à Halifax, à Canso, à Québec et à Montréal. De toute façon, pour Los Angeles, c'est fini. Cette ville a perdu ce marché pour toujours et la question qui se pose à nous pour l'instant est de savoir si Vancouver et Prince Rupert seront en mesure de réagir assez rapidement.

Le sénateur Zimmer : La potasse représente un marché énorme. On dit que les réserves sont suffisantes pour 1 000 ans. Monsieur Campbell, vous avez parlé de la possibilité d'agrandir l'usine de potasse de Vancouver. Je crois savoir qu'à l'origine, on avait prévu que cette opération coûterait 10 millions de dollars, mais quand la note est passée à 42 millions de dollars, il a été décidé de ne pas sonner suite avec pour résultat que la potasse transite désormais par Portland. Nous sommes passés à côté d'une occasion à cause d'un manque de vision et de planification. Que pensez-vous de cette situation et quels enseignements pouvons-nous en tirer?

M. Campbell : Il y a eu beaucoup d'intervenants dans ce dossier. Le CN et le CP n'ont pas réagi assez rapidement aux sollicitations de Canpotex. Pourtant, ces compagnies ne peuvent pas dire qu'elles n'ont pas été prévenues. Comme vous le savez, il y a toujours une tension créative entre les expéditeurs et les transporteurs, mais du point de vue de Canpotex, la concurrence ne se situait pas entre le CN et le CP. La concurrence, c'était la Russie, Israël et la Floride parce l'entreprise canadienne ou une entreprise étrangère va s'adresser ailleurs si nous ne nous ressaisissons pas. Canpotex a non seulement construit une installation à Portland, mais elle a également acheté plus de wagons. Elle a tout acheté sauf des locomotives pour mieux contrôler son système de transport, et ça fonctionne à merveille. Canpotex est un exemple de réussite. Après le régime de la Loi nationale sur les transports de 1987, la Loi sur les transports au Canada a instauré un cadre réglementaire et juridique qui a conféré davantage de solidité à l'entreprise. Celle-ci avait la liberté d'agir sur le plan commercial. Elle avait une vision qu'elle a mise en œuvre en réinvestissant 90 p. 100 de ses bénéfices dans ses activités. L'une des retombées, c'est que, grâce à l'impulsion de cette compagnie, Neptune, Vancouver Wharves Ltd., le CN et le CP sont devenus beaucoup plus compétitifs.

Le sénateur Zimmer : Monsieur Williams, vous avez parlé de zone franche au sujet du CCIS. Il se trouve que nous avons commencé à envisager la même formule au Manitoba. Comme vous le savez, nous y avons un terminal. Quand nous parlons avec la Saskatchewan, nous le faisons toujours en considérant que nous sommes deux provinces des Prairies. Soit dit en passant, comme la longitude moyenne du Canada passe à 20 milles de Winnipeg, c'est en fait la capitale du Manitoba qui est au centre du pays. Il a été question d'ajouter un terminal portuaire à Churchill. Le problème dans le cas de Churchill, c'est que le port est pris par les glaces une partie de l'année. Les Russes nous avaient affirmé qu'ils pourraient nous envoyer un brise-glaces pour le dégager, mais les Américains s'y sont opposés, ce qui a amusé les Russes qui ont rétorqué qu'ils patrouillaient dans la zone en sous-marins depuis 50 ans. Donc, les glaces ne sont pas un véritable problème, parce qu'il est possible d'ouvrir un chenal.

In conjunction with your plans in Saskatchewan, do you envision working with Manitoba to do the portal route and deal with some of the countries around the world coming that way with transportation? As they always say, go north, young man, go north.

Mr. Williams: Your question is really two questions, or at least requires two answers. The first thing is Winnipeg itself, and you might have said Edmonton or Calgary because they have substantial container ports and much larger activities than Saskatchewan has in total, but in fact because you are in the middle of Saskatchewan, you serve those three major centres there. That is, you can do it better in Saskatchewan to serve the three than in Winnipeg trying to serve the four. That is the one answer. The other is that the direct connection to Churchill is out of Saskatchewan, not out of Winnipeg. It goes from Saskatchewan to Churchill. We are viewing that.

To go back a bit in history, because Mr. Campbell has done so well at recalling where we came from, I was on a commission back when Mr. Trudeau was Prime Minister, and he had this grand idea of a band of activity across the North. They took a whole bunch of us up to Churchill, and the one thing I brought away from that was that Churchill was 100 miles too far south. The Hudson Bay freezes from the south to the north, and if they had put Churchill 100 miles north of where it is now, they probably would have had open water all winter.

Mr. Campbell: If I might, for good or for bad, I was in charge of Churchill for Canadian National in the 1980s, and I have to tell you that it is 380 miles from The Pas to Churchill traversing a tremendous amount of discontinuous permafrost. The railway roadbed is not stable and it never will be, by definition. It is extremely difficult to deal with. I grant that with global warming and with technology, whether subservient through the Russians or others, there might be a potential there, but I can tell you right now that the break-even point of the port is a million tons. The only product going there right now is grain. The reason is political. I think you are all aware of that. Thunder Bay on two good long weekends can do more than the Port of Churchill can in an entire season. That is not a shot on Churchill. That is just the reality. The 50-day season extended perhaps to an 80-day season cannot match any facilities that have a nine-month to 12-month season.

Senator Zimmer: A little competition going on here, Madam Chairman?

Pour en revenir aux plans que vous envisagez pour la Saskatchewan, est-ce que vous songez à collaborer avec le Manitoba pour ouvrir la route vers la porte d'entrée, ainsi qu'avec d'autres pays en matière de transport? Comme on dit chez nous : « Cap au nord, mon garçon, cap au nord! ».

M. Williams : Votre question est double, ou du moins elle exige deux réponses. D'abord, le choix de la cette région de la Saskatchewan par rapport à Winnipeg. Vous auriez également pu nous opposer à Edmonton ou à Calgary qui ont des terminaux à conteneurs importants et dont le niveau général d'activité est nettement supérieur à celui de la Saskatchewan, mais il se trouve nous au cœur de la Saskatchewan et qu'à partir de là, nous pouvons desservir ces trois grands centres. C'est pour cela qu'il serait possible de mieux desservir ces trois villes à partir d'un terminal situé en Saskatchewan que d'essayer d'en desservir quatre à partir de Winnipeg. Voilà une première réponse. Par ailleurs, je vous dirais que c'est à partir de la Saskatchewan, et non pas de Winnipeg, qu'il existe des liaisons directes avec Churchill. Il y en a une qui va directement de la Saskatchewan à Churchill. Nous sommes en train d'étudier cette possibilité.

Pour revenir sur l'histoire, M. Campbell a fort bien fait de nous rappeler l'origine de tout cela. À l'époque où M. Trudeau était premier ministre, j'ai siégé à la commission qui avait eu une merveilleuse idée de stimuler l'activité économique dans la bande de territoire qui longe notre frontière nord. On nous avait transporté en groupe à Churchill et, de retour, j'ai mentionné que cette ville portuaire était trop au sud de 100 milles. La glace envahit la Baie d'Hudson du sud vers le nord et, si Churchill avait été de 100 milles plus septentrionale, le port se serait probablement retrouvé en eaux libres durant tout l'hiver.

M. Campbell : Comme j'ai été responsable, pour le meilleur ou pour le pire, du mouvement « Churchill pour le Canada National », dans les années 1980, je me permets de vous indiquer que les 380 milles de voies de The Pas à Churchill traversent de vastes étendues caractérisées par une alternance de pergélisol et de sol normal. Ce faisant, la plate-forme de la voie ferrée n'est pas stable et elle ne le sera jamais. Il n'existe pas de solution facile à ce problème. Je vous concède qu'à la faveur du réchauffement planétaire et de nouvelles technologies, que ce soit en s'en remettant aux Russes ou autres, Churchill pourrait avoir un certain potentiel, mais je peux tout de suite vous dire que le seuil de rentabilité de ce port se calcule en millions de tonnes. Pour l'instant, seules les céréales transitent par Churchill, à raison est politique et je pense que vous en êtes conscients. On ne va pas deux beaux longs week-ends seulement, Thunder Bay est capable de faire beaucoup mieux que le port de Churchill dans toute une saison. Je ne veux pas m'en prendre à Churchill, mais c'est la réalité. Nous sommes peut-être passés d'une saison de 50 jours à une saison de 80 jours, mais cela ne permet pas à ce port d'être concurrentiel face à d'autres installations qui bénéficient d'une saison de neuf à 12 mois.

Le sénateur Zimmer : Était-ce là l'expression d'une certaine concurrence, madame la présidente?

Senator Mercer: Speaking of competition, I am here from Halifax. Thank you very much for your positive comments about Halifax, and my colleagues have heard me preach this. I have one comment or two comments. You fellows lack some enthusiasm. You will have to get a little more enthusiastic about this project.

One concern I have is security. Let us assume you get everything you want. A ship pulls in here with 10,000 boxes on it, you offload the boxes right onto railcars, and take them off to Moose Jaw. How long would that take to travel? One day for the ship to land and offload and two more days to get to Moose Jaw. Those containers are on Canadian soil or perhaps port side for three days. We talked about security when we visited the port yesterday. Would you have the containers pass through security here in Vancouver prior to going to Moose Jaw, or would you have security done in Moose Jaw?

Mr. Campbell: The American perspective is that the security should happen in Europe or in Asia, and they are pushing very hard for that. In other words, the containers would not be loaded onto those ocean vessels without having been security cleared. If that were the case, then the port officials in Halifax or Vancouver or Prince Rupert would simply check to make sure that the containers coming through are still the same ones that were cleared.

Senator Mercer: You are talking about what we have in many airports in Canada: pre-clearance.

Mr. Campbell: In terms of management philosophy, it is always best to do all that you can at source. Every time you do it in the middle of the chain, you add to the handling.

Senator Mercer: We would assume then that the container would be pre-cleared in Hong Kong and that between Hong Kong and here it would not be touched. There would be seals on it, et cetera, that would guarantee that.

Mr. Campbell: Certainly. That is relatively straightforward to control. Then the shipper and the port officials will double-check to make sure the same containers that were loaded are offloaded. It is not an overwhelming task from a management point of view, and you would have the bar codes and the X-ray machines or whatever to do random checks. You have to make sure that there was no tampering through bribery for instance at a certain port in China that has a reputation for corruption. You need double-checks and triple-checks.

Senator Mercer: Would that happen in Moose Jaw as opposed to in Vancouver?

Le sénateur Mercer : Puisque nous parlons de concurrence, je précise que je viens d'Halifax. Je vous remercie beaucoup d'ailleurs pour les remarques positives que vous avez formulées au sujet de cette ville portuaire et il est vrai que mes collègues m'ont entendu prêcher pour cette paroisse. J'ai une remarque ou deux à faire. Vous vous êtes présenté à nous avec un certain enthousiasme. Toutefois, il faudra que vous fassiez preuve d'encore plus d'enthousiasme à propos de ce projet.

Ce qui me préoccupe, c'est la sécurité. Supposons que tout fonctionne comme vous le souhaitez. Un navire se range à quai pour débarquer 10 000 conteneurs que l'on charge ensuite sur des wagons pour être transportés jusqu'à Moose Jaw. Combien de temps faut-il pour effectuer ce transport? Disons que le navire passe un jour à quai pour décharger et qu'il faut deux autres jours pour que la cargaison arrive à Moose Jaw. Donc, tous ces conteneurs seront en territoire canadien, éventuellement du côté port, pendant trois jours. Quand nous avons visité le port, hier, il a été question de sécurité. Cela étant posé, est-ce que vous feriez vérifier les conteneurs à Vancouver, avant qu'ils ne soient dirigés vers Moose Jaw, ou est-ce que vous appliqueriez les mesures de sécurité à l'arrivée, à Moose Jaw?

M. Campbell : Les Américains sont d'avis que les mesures de sécurité pourraient être appliquées en Europe ou en Asie, et ils poussent très fort dans ce sens. Autrement dit, aucun conteneur ne pourrait être chargé à bord d'un navire océanique sans avoir été préalablement dédouané. Suivant ce modèle, il suffirait aux administrations portuaires d'Halifax, de Vancouver ou de Prince Rupert d'effectuer une vérification pour s'assurer que les conteneurs déchargés sont bien ceux qui ont été déclarés au départ.

Le sénateur Mercer : Vous venez de décrire ce qui existe déjà dans de nombreux aéroports au Canada, c'est-à-dire le prédédouanement.

M. Campbell : Du point de vue la gestion, il est toujours mieux de faire tout ce qu'on peut à la source. Dès que vous intervenez au milieu de la chaîne, vous rajoutez une étape de manipulation.

Le sénateur Mercer : On peut donc supposer que le conteneur serait prédédouané à Hong Kong et qu'entre Hong Kong et ici, il ne serait pas ouvert. On y apposerait des scellés ou autres qui garantiraient leur intégrité.

M. Campbell : C'est cela. C'est assez facile à contrôler. Ensuite, l'expéditeur et les administrations portuaires font une double vérification histoire de s'assurer que le conteneur déchargé est bien le même que celui qui a été chargé. Ce n'est pas d'une exigence énorme du point de vue de la gestion, d'autant plus qu'il serait possible de recourir à des codes à barres, à une technologie de détection par radioscopie ou autre pour effectuer des vérifications aléatoires. Il faut s'assurer que les conteneurs n'ont pas été ouverts de façon intempestive, en Chine par exemple qui est réputée pour la corruption qui y règne. Il faut faire des doubles et des triples vérifications.

Le sénateur Mercer : Est-ce que cela pourrait se faire à Moose Jaw, plutôt qu'à Vancouver?

Mr. Campbell: Canadian and American officials are actively working on new security technology in concert with European officials. I do not know where the Asians are on this, but they will adopt what they have to. However, if we are talking about vessels carrying 14,000 containers, from a management point of view would it not be smarter to do the security at the loading end rather than in 14,000 locations in North America where they are offloaded? Moose Jaw certainly would be built to have security capability, but the extent of its sophistication I think really depends on the much bigger players.

Senator Tkachuk: For the record, for our benefit, what has to happen for you to be successful? What are the steps? What role would the federal government have to play?

Mr. Williams: This is our plan at the moment. We have just completed the preliminary study you have in hand, which is really just a concept. We will spend the next six months approximately preparing the process for tendering for a business plan. It is such a complex issue that it will take us that long to put together the tendering. Hopefully Mr. Campbell will lead that project. We will be looking for money for that, and it may be government money that comes or it may be private sector money. It is my job to get the money. That takes us into mid-summer or early fall, and from that point on we will do a full-blown business plan, which will be a very complex matter. I think what has to happen is that governments have to indicate their willingness to address this issue and be receptive. I expect the private sector will do most of the driving, because that is what is happening now — it is building and structuring and so forth — but governments have to say yes, they are interested, because free port or free-trade zones are obviously a government issue. I think government has to come along step by step to make sure this thing happens. We do not have much time, senator. We cannot say it would be nice to have this in 20 years. That is too long. We need to do this in half a decade. We are not building huge buildings or digging huge canals. It is putting a system together.

Mr. Campbell: Thank you for the question, senator. That is obviously what should be and hopefully is driving your committee, and it is a very large topic. I will just mention again that we have had three policy think tanks in Regina, Winnipeg and next week Calgary, and they are all coming together in Vancouver on May 2, 3 and 4, and that is the stuff we will focus on. We will look at one mode versus another, one jurisdiction versus another, how to get the economics and the environment on the same page. All of those are critical. At the Winnipeg conference we created the North American Transport Competitiveness Research Council, which will have all the key

M. Campbell : Les autorités canadiennes et américaines étudient sérieusement une nouvelle technologie dans le domaine de la sécurité, en liaison avec les autorités européennes. Je ne sais pas si les Asiatiques sont concernés par ce projet, mais ils adopteront ce qu'on leur demandera. Quoi qu'il en soit, pensez-vous pas que, dans le cas d'un porte-conteneurs de 14 000 EVP, il serait plus intelligent d'effectuer les contrôles de sécurité à l'étape du chargement plutôt que dans 14 000 points différents en Amérique du Nord où les conteneurs seraient déchargés? Le terminal de Moose Jaw serait évidemment équipé d'installations permettant les contrôles de sécurité, mais le niveau de perfectionnement de ces installations dépendra de plus grands joueurs que nous.

Le sénateur Tkachuk : Pour notre information, pourriez-vous nous dire ce qu'il faudrait pour que votre entreprise fonctionne? Quelles vont être les étapes à suivre? Quel rôle le gouvernement fédéral devrait-il jouer?

M. Williams : C'est là où nous en sommes de la planification pour l'instant. Nous venons juste de terminer l'étude préliminaire qu'on vous a remise et il ne s'agit que d'un concept. Nous consacrerons les six prochains mois environ à préparer le processus d'appel d'offres portant sur la rédaction d'un plan d'entreprise. C'est un dossier tellement complexe qu'il nous faudra tout ce temps-là pour lancer l'appel d'offres. Nous espérons que M. Campbell pilotera ce projet. Nous ne mettrons en quête de fonds pour cela et il est possible que nous soyons financés par le gouvernement à moins que l'argent vienne du secteur privé. Il m'incombe d'ailleurs d'aller chercher l'argent. Cela nous amènera donc au milieu de l'été ou au début de l'automne et, à partir de là, nous élaborerons un plan d'entreprise complet, ce qui promet d'être très compliqué. Il faudra, je crois, que les gouvernements indiquent leur désir s'attaquer à ce dossier et qu'ils se montrent réceptifs. Je m'attache à ce que le secteur privé soit le principal moteur de cette entreprise, parce que c'est déjà le cas actuellement — puisque s'occupe de l'élaboration, de la structuration et du reste —, mais les gouvernements devront adhérer à l'idée et déclarer qu'elle les intéresse parce que les zones franches ou les ports francs relèvent évidemment des gouvernements. J'estime que le gouvernement doit se joindre à nous pour que ce projet aboutisse. Nous ne disposons pas d'énormément de temps pour agir, sénateur. On ne peut pas dire que nous avons 20 ans pour faire tout cela. Vingt ans, c'est trop long. Il va nous falloir le faire en cinq ans. Il n'est pas question de bâtir d'énormes édifices ni de creuser de longs canaux, mais de mettre sur pied un système.

M. Campbell : Merci pour cette question, sénateur. Nous espérons que votre comité entend agir dans ce sens, d'autant plus que c'est un énorme dossier. Permettez-moi vous rappeler que deux groupes de réflexion ont été appelés à se pencher sur la dimension politique, à Regina et à Winnipeg, et qu'un autre traitera la même chose la semaine prochaine à Calgary, tout cela dans le cadre d'un exercice qui culminera à Vancouver les 2, 3 et 4 prochains. C'est sur cela que nous allons nous concentrer. Nous allons comparer les modes de transport et les emplacements entre eux et nous faire un parallèle entre l'aspect économique et l'aspect environnemental, puisque ce sont des dimensions fondamentales.

universities from Canada, the U.S. and Mexico bringing their best people together to try to identify many of these issues and do priority research on them. Those are some of the areas, but it is a very large topic. We could talk about it for a long time.

Senator Eyton: As Senator Mercer has at least implied, you are an excellent missionary team, and from your polish and your complete presentation I assume you have been at it for some time. You have tested the waters. You have talked to a lot of people. What kind of traction are you developing? What kind of support are you getting and from what sectors?

Mr. Williams: Well, yes, we have had it quite good. Senator Tkachuk can verify that. He was at a meeting here in Vancouver about three weeks ago where we brought in many of the stakeholders, that is the shippers and the shipping companies and the railways. At the end of the meeting, because I had to have something to go home with, I asked who is with us and who is against us, and eight of the private sector people said they are with us, including CNR, which was critical, of course. We do have that kind of traction.

I am working now with Moose Jaw, Saskatoon and Regina, because they are separate entities and in a sense they compete with each other, to pull those three cities together to recognize that it is a virtual port around those three cities. We are in the process of signing a memorandum of understanding between them specifying that we will work together and how we work together. Your question led me into saying that there are local issues and there are major issues.

Halifax was at the meeting in Vancouver here. They are very interested, and we have continued in conversation, as has Hamilton, believe it or not. Part of what we have to do this summer, in this six months of getting ready to do the tendering, is to go face to face with every one of the players, all the cities on the Prairies that have container ports, as well as the Port of Montreal and the Port of Halifax; we have to sit down with them so that everybody understands where we are coming from and where we are going so that there is some congeniality.

Senator Eyton: In that process, I assume parties will recognize that some will win and some will lose. That is the way it is.

À la conférence de Winnipeg, nous avons lancé le North American Transport Competitiveness Research Council qui va faire appel aux grandes universités du Canada, des États-Unis et du Mexique pour qu'elles nous délèguent leurs meilleurs éléments afin de cerner la plupart des aspects que je viens d'énoncer et d'effectuer des recherches sur ces thèmes, en priorité. Voilà donc certains de nos domaines d'intérêt, mais il faut savoir que le sujet est très vaste au point que nous pourrions en parler pendant très longtemps.

Le sénateur Eyton : Comme l'a, pour le moins, laissé entendre le sénateur Mercer, vous êtes une excellente équipe de missionnaires et, à en juger d'après votre exposé très lissé et très complet, je suppose qu'il y a longtemps que vous travaillez sur ce dossier. Vous avez déjà pris la température de l'eau et avez rencontré beaucoup de gens. Cela étant, quel genre d'accueil vous a-t-on réservé? Quel genre d'appui avez-vous obtenu et de quels secteurs?

M. Williams : C'est vrai que nous avons fait déjà beaucoup. Le sénateur Tkachuk peut en attester, puisqu'il était présent à une réunion qui s'est déroulée ici, à Vancouver, il y a trois semaines et à laquelle ont participé un grand nombre d'intervenants, c'est-à-dire les expéditeurs et les compagnies d'expédition de même que les compagnies ferroviaires. À la fin de la rencontre, comme il fallait que je rentre avec quelque chose en main, j'ai demandé à l'auditoire qui était en faveur de notre projet et qui était contre, et il se trouve que huit représentants du secteur privé se sont dit de notre côté, y compris ceux du CN, ce qui constitue bien sûr un appui essentiel pour nous. Nous obtenons donc ce genre d'appui.

Je travaille maintenant avec les gens de Moose Jaw, de Saskatoon et de Regina — qui font bande à part pour l'instant, puisqu'ils se livrent une concurrence réciproque — en vue de regrouper ces trois villes étant donné que le terminal pourrait concerner toute la région. Nous sommes en voie de signer un protocole d'entente avec les trois villes pour préciser que nous allons tous travailler ensemble et fixer les modalités de la collaboration. En réponse à votre question, je viens de vous révéler qu'il y a effectivement des problèmes à l'échelle locale... de gros problèmes.

La ville d'Halifax était représentée à la réunion de Vancouver. Les gens là-bas sont très intéressés et nous sommes en communication permanente avec eux, tout comme avec les gens d'Hamilton, même si c'est difficile à croire. Cet été, dans les six mois où nous allons nous préparer au lancement de l'appel d'offres, nous allons devoir rencontrer chaque intervenant, chaque ville dans les Prairies où il y a un terminal à conteneurs et les administrations portuaires de Montréal et d'Halifax. Nous devons expliquer à tous ces gens ce que nous voulons faire et comment nous allons le faire pour qu'ils soient sympathiques à notre cause.

Le sénateur Eyton : Avec tout cela, je suppose que les gens seront conscients que certains vont gagner et d'autres perdre. C'est comme cela que ça se passe.

Mr. McBain: I am here to talk about what I consider to be the Moose Jaw advantage, but I recognize that at the end of the day we all believe that it is the Saskatchewan advantage, whether it is Moose Jaw, Regina or Saskatoon or some combination, we well recognize that it is a Saskatchewan advantage.

Senator Eyton: Picking up on the tri-city effort, one of you referred to a free-trade zone somehow encompassing all three cities. I am not aware of any similar free-trade zone. That is quite a lot of geography and with it I think quite a lot of complexity. Can you comment on where you think that will go?

Mr. Williams: I will know better in April when I go to Kansas City. I do not know whether our regulations would allow us to do it the same way, but Kansas City has multiple free-trade zones in the area, each maybe no bigger than a great big warehouse.

Senator Eyton: It was the idea of the three cities that caught my attention, because there is some separation between them. I am well aware of bonded warehouses and the like. Were you suggesting multiple bonded warehouses?

Mr. Williams: Yes.

Senator Eyton: Anybody can do that. You can do that in Winnipeg or anywhere.

Mr. Campbell: Senator, we have maybe de-emphasized here the fact that we have a massive flow from China to Chicago in one direction. Right now the drivers are the ocean shipping lines who own the marine containers, and their instructions to CN and CPR are to get back as soon as you can and reload. Saskatchewan, Manitoba and Alberta see all these empty containers returning, and Saskatchewan's whole history and its blood is export. We produce 1,000 times more than we can consume; we are a small population with a great productivity base. How can we capture those empty boxcars, hopper cars, container cars, and catch not the free ride but maybe some day be the front-haul and not just the back-haul? That is the other side, if you will, of the slingshot, and that is in part what drove AgriVision and others. We want to capture that. The railways, because of their instructions from the ocean shipping lines, cannot tolerate a lot of delays. Each of those players have opportunity costs. We think that properly managed Canadian shippers, Prairie shippers, can be at the right place at the right time, load the right product and the right equipment and take advantage of the return ship to Asia.

Mr. McBain: J'ai parlé de ce que je considère être comme l'avantage Moose Jaw, mais en fin de compte, nous estimons qu'il s'agit de l'avantage Saskatchewan, que ce soit à Moose Jaw, Regina ou à Saskatoon, ou dans ces trois villes combinées, parce qu'en fin de compte, c'est la Saskatchewan qui présente l'avantage.

Le sénateur Eyton: Parlons de l'effort collectif des trois villes. L'un de vous a parlé de zone franche qui engloberait les trois villes en question. Je me demande s'il existe une telle zone franchisée ailleurs, parce que celle-ci serait géographiquement très étendue et que sa réalisation pourrait être très complexe. Selon vous, où tout cela va-t-il aboutir?

Mr. Williams: J'en saurai davantage en avril, quand j'irai à Kansas City. Je ne sais pas si la réglementation canadienne nous permettra de faire la même chose, mais je peux vous dire qu'il existe plusieurs zones franches dans la région de Kansas City qui peuvent ne pas être plus grandes qu'un gros entrepôt de douane.

Le sénateur Eyton: C'est l'idée d'englober les trois villes qui a retenu mon attention, parce qu'elles sont tout de même assez distantes l'une de l'autre. Je suis au courant de ce qui se passe dans le cas des entrepôts sous douane, par exemple. Envisagez-vous d'ouvrir plusieurs entrepôts de ce type?

Mr. Williams: Oui.

Le sénateur Eyton: Mais n'importe qui peut faire ça. On peut le faire à Winnipeg ou n'importe où ailleurs.

Mr. Campbell: Sénateur, nous n'avons peut-être pas suffisamment insisté sur le fait que nous avons à faire à un déversement massif de marchandises qui proviennent de Chine qui sont destinées à Chicago, c'est-à-dire dans un seul sens. Pour l'instant, ce sont les compagnies de transport océaniques, qui possèdent les conteneurs maritimes, qui décident de tout et elles ont donné pour consignes au CN et au CP de ramener les conteneurs le plus tôt possible pour les charger de nouveau. Saskatchewan, le Manitoba et l'Alberta voient donc passer tous ces conteneurs vides qui retournent à Vancouver, même si tout l'histoire de la Saskatchewan a été marquée par l'exportation. Nous produisons 1 000 fois plus que ce que nous pouvons consommer; nous sommes une petite population dont la productivité est élevée. Nous pourrions nous servir de tous ces wagons vides — wagons couverts, wagons-trémies et wagons porte-conteneurs —, non pas pour resquiller, mais pour faire le transport aller plutôt que du simple transport retour. En quelque sorte, ce serait un renvoi d'ascenseur pour nous et c'est cette même AgriVision et bien d'autres. Nous voulons profiter de ces conteneurs. Cependant, comme elles sont sous consignes à ces compagnies maritimes océaniques, les sociétés ferroviaires ne tolèrent pas d'importants retards. Il faut dire que chacun de ces acteurs calcule en termes de coûts de renonciation. Pour ne pas parler, nous estimons que, moyennant une bonne gestion de ces activités, les expéditeurs canadiens, ceux des Prairies pourraient, au bon moment, charger les bons produits et le bon matériel dans ces conteneurs pour profiter du voyage retour des navires en remettant le cap sur l'Asie.

Mr. Williams: I might add that it is interesting that the meat trade is the opposite: they go out of Saskatchewan full and come back empty. It is the reverse, and we are having trouble getting that system to work effectively for our packers.

Senator Eyton: We have heard from a number of voices that the railways that you said nice things about have in fact been part of the problem. I was going to leave that alone, except to note that there has been some criticism of the cooperation and the availability of railcars to service the terminals in a timely way.

I would like you to comment on something we heard this morning, that, particularly in Asia and perhaps in other places as well, Canada has a bad reputation, a terrible reputation, as an exporter, and more than any other factor it relates to reliability and shipment from Canada into those markets.

Mr. Campbell: That is a very good question, senator. In 1973-74 I was involved in representing the wheat growers of the Prairies. During that time, there were 170 days of labour management disruption in the Port of Vancouver, half a year. There were about 15 to 20 bargaining units, grading, inspection, longshoremen, the Grain Workers Union, part of the United Food and Commercial Workers Union and the brewers. There were major issues, and it hurt us a lot. Fast forward to the 1980s and you see that the Port of Vancouver pulled together unions, shippers, railways and municipal leaders, and they became part of the trade team. They went to Hong Kong, to Shanghai, to Singapore. They did an enormous amount of work showing that Canada could be a united team. That helped tremendously. Then less than two years ago we had what some call the wildcat of independent truckers here in Vancouver that caused another major disruption. In the view of the Chinese, the Japanese and others, Canada did not respond in a timely, meaningful way, so our reputation was hurt again. It is an ongoing issue. We need to be always vigilant on that. We need better systems.

The Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative has a consultative process between those truckers and the BC Maritime Employers Association. We have WESTAC, the Western Transportation Advisory Council, which brings groups together. We have the Greater Vancouver Regional District round table on transportation bringing people together. We do have a lot of mechanisms in place, but our reputation could always be better.

The Chairman: Thank you very much again for your presentations today, and we wish you the best of luck.

Our next witnesses are from the Greater Vancouver Gateway Council, Mr. Bob Wilds, and from the Asia Pacific Foundation of Canada, Mr. Paul Evans. We welcome you to our committee.

M. Williams : Il est intéressant de remarquer que la réalité est inverse dans le cas de la viande, puisque celle-ci quitte la Saskatchewan à bord de conteneurs qui reviennent à vide. C'est donc l'inverse et nous avons de la difficulté à trouver un système efficace pour nos conditionneurs.

Le sénateur Eyton : Plusieurs nous ont déclaré que les compagnies ferroviaires, à propos desquelles vous avez dit du bien, sont en fait une partie du problème. Je n'allais pas en parler, si ce n'est pour mentionner que la collaboration des chemins de fer, qui ne débloquent pas leurs wagons pour desservir les terminaux assez vite, ont été la cible de certaines critiques.

J'aimerais que vous réagissiez à une chose qui nous a été dite ce matin, à savoir qu'en Asie, mais peut-être aussi ailleurs dans le monde, le Canada a mauvaise réputation, en fait une réputation terrible en tant qu'exportateur surtout et avant tout à cause d'un problème de fiabilité et de difficultés d'expédition à partir du Canada.

M. Campbell : Voilà une excellente question, sénateur. En 1973-1974, je représentais les producteurs de blé des Prairies. À cette époque, nous avons connu 170 jours de conflit de travail dans le port de Vancouver, c'est-à-dire presque six mois. Ces perturbations ont tourné entre 15 à 20 unités de négociation, les inspecteurs, les trieurs, les employés de chemin de fer, les dockers, les gens de la Grain Workers Union, qui font partie des TUAC Canada, et les employés des brasseurs. Tout cela a été très grave et nous a fait énormément de torts. Quelque temps plus tard, dans les années 1980, le port de Vancouver a réussi à mobiliser les syndicats, les expéditeurs, les compagnies ferroviaires et les responsables municipaux pour qu'ils fassent partie d'une équipe de promotion commerciale qui est allée à Hong Kong, à Shanghai et à Singapour. Ils ont fait un énorme travail là-bas et ont montré que le Canada est capable de mettre sur pied une équipe unie. Cela nous a beaucoup aidé. Malheureusement, moins de deux ans plus tard, il y a eu ce qu'on a appelé la grève sauvage des routiers indépendants, ici à Vancouver, qui a occasionné une nouvelle perturbation majeure. Les Chinois, les Japonais et les autres ont estimé que le Canada n'avait pas réagi assez vite ni assez efficacement, ce qui a de nouveau porté atteinte à sa réputation. Ça n'arrête pas. Il va falloir que nous nous montrions plus vigilants à cet égard. Il nous faut améliorer les systèmes.

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique comporte un volet consultation qui s'adresse à ces camionneurs et à la Maritime Employers Association de la Colombie-Britannique. C'est WESTAC, le Western Transportation Advisory Council, qui a mis ces groupes sur pied. Il y a aussi le Greater Vancouver Regional District qui a lancé une table ronde réunissant différents intervenants dans le domaine du transport. Il existe déjà beaucoup de mécanismes, mais notre réputation pourrait être meilleure.

La présidente : Encore une fois, merci beaucoup pour vos exposés et permettez-nous de vous souhaiter bonne chance.

Nos témoins suivants sont Bob Wilds, qui représente le Greater Vancouver Gateway Council, et Paul Evans de la Fondation Asie Pacifique du Canada. Bienvenue au comité, messieurs.

Bob Wilds, Managing Director, Greater Vancouver Gateway Council: Thank you very much for the opportunity to appear before you today to present our views on Canada's intermodal transportation system, which is so critical to the success of our gateway. Our council represents the interests of the major transportation service providers in this region, including the Vancouver, Fraser River and North Fraser River port authorities; Vancouver International Airport; Canadian National, Canadian Pacific Railway, Burlington Northern Santa Fe Railway, and Southern Railway of British Columbia; the Greater Vancouver Transportation Authority; BC Wharf Operators' Association; the BC Maritime Employers Association; BC Ferries; the Railway Association of Canada; the BC Trucking Association; and the Centre for Transportation Studies at the Sauder School of Business at the University of British Columbia. We have all modes represented in our group. We also have a large associate membership that includes the four western provinces; Transport Canada; a number of business organizations, including the Asia Pacific Foundation; the Western Transportation Advisory Council, WESTAC; and the regional government, the Greater Vancouver Regional District or GVRD.

We published a vision document in 1999, and I have provided copies for you, in which we established a vision of becoming the gateway of choice for North America. We were hoping to do that by ensuring that we provide cost-effective and efficient multimodal transshipment of cargo and movement of passengers within and through this region. In order for this gateway to accomplish that vision, we designed a major commercial transportation system for this region that was intended to address the major traffic congestion that had developed as a result of the lack of infrastructure investments by all levels of government. Our proposed system was intended to make the maximized use of the existing system by 24-hour-a-day, seven-day-a-week operations. It called for rail improvements for rail movements that were free of road constraints, expanding the use of our waterways, increasing rail capacity, major road investments, and increasing passenger rail capacity in the region. We are pleased to see that what we had proposed has for the most part become the infrastructure program included in the Regional Transportation Authority, the Province of B.C. and the federal government's Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative.

We also identified a number of policy and regulatory issues that had to be addressed if we were to meet our full potential as a gateway. We advocated for new Open Skies agreements between Canada and other countries, the establishment of foreign trade zones, and improved services for passengers and cargo at our airport and sea ports that would generate new economic growth, jobs and tax revenues. We also proposed tax exempt bond

Bob Wilds, administrateur délégué, Greater Vancouver Gateway Council : Merci beaucoup de nous avoir invités à vous faire part de notre point de vue sur le système canadien de transport intermodal qui joue un rôle essentiel dans le succès de notre port d'entrée. Notre conseil représente les intérêts des principaux fournisseurs de services de transport de la région, notamment : les administrations portuaires de Vancouver, de Fraser River et de North Fraser; l'Aéroport international de Vancouver; Canadian National, le Canadien Pacifique, les Chemins de fer Burlington Northern Santa Fe et le Southern Railway of British Columbia; la Greater Vancouver Transportation Authority; BC Wharf Operators' Association; la BC Maritime Employers Association; BC Ferries; l'Association des chemins de fer du Canada; la BC Trucking Association; et le centre des études de transport de la Sauder School of Business de l'Université de Colombie-Britannique. Tous les modes de transport sont représentés au sein de notre groupe. Nous comptons également un grand nombre de membres associés, y compris les quatre provinces de l'Ouest, Transports Canada, un certain nombre d'organisations de gens d'affaires, dont la Fondation Asie-Pacifique, le Western Transportation Advisory Council WESTAC et le gouvernement régional, soit le Grand Vancouver Regional District.

En 1999, nous avons publié un document énonçant notre vision — dont nous avons fait remettre des exemplaires — dans lequel nous présentons nos plans pour que la porte d'entrée de Vancouver devienne le premier choix de l'Amérique du Nord. Nous espérons y parvenir en offrant un service transbordement de fret multimodal ainsi que des mouvements de passagers rentables et efficaces, que la région soit simplement un site de transit ou un point de départ et de destination. Pour réaliser cette vision de la porte d'entrée, nous avons imaginé un vaste système de transport commercial pour la région, afin de régler des gros problèmes de congestion routière qui sont le résultat d'un manque d'investissement dans les infrastructures, de la part de tous les ordres de gouvernement. Ce système est destiné à maximiser l'exploitation du réseau actuel en assurant des opérations 24 heures sur 24 et sept jours sur sept. Pour cela, nous avons réclamé un certain nombre de choses : des améliorations du côté des chemins de fer afin que le mouvement des trains ne soit plus ralenti par une cohabitation contraignante avec le réseau routier; un recours accru aux voies maritimes; l'amélioration de la capacité des chemins de fer; des investissements majeurs dans le réseau routier et une amélioration de la capacité de transport des passagers par train dans la région. Nous sommes heureux de constater que la plupart de nos propositions ont été reprises dans le programme des infrastructures de la Regional Transportation Authority, de la province de la Colombie-Britannique ainsi que de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique du gouvernement fédéral.

Nous avons également dégagé un certain nombre de problèmes d'ordre politique et réglementaire qu'il fallait régler si nous voulions réaliser le plein potentiel de la porte d'entrée. C'est ainsi que nous avons réclamé la signature d'autres accords commerciaux entre le Canada et d'autres pays, la création de zones franches étrangères et l'amélioration des services passagers et fret dans les aéroports et nos ports de mer afin de stimuler la croissance.

financing for transportation infrastructure, reinvestment of a portion of transportation taxes in transportation infrastructure, and a long-term national transportation infrastructure investment program.

Based on our published 2003 economic impact study, this gateway generated wealth and jobs for the region, the province and Canada. We had annual payrolls of some \$3.6 billion, paid some \$3 billion in taxes every year to the three levels of government, and the total economic output was \$10 billion. We generated some 75,000 direct jobs; and total direct and indirect and induced employment amounted to 139,000 jobs, generating \$8.4 billion in GDP and \$19 billion in economic output in British Columbia. Other Western provinces also benefited, with 4,400 direct and 2,000 indirect jobs, generating an additional \$252 million in GDP and \$377 billion in economic output as a result of the gateway.

Canada is a trading nation, and we must seize upon the opportunity that has been presented to us by the growth of trade with the Asia Pacific region. Transportation service providers in our gateway have been investing hundreds of millions of dollars in new and expanded infrastructure and equipment to participate in this growth. Our regional transportation authority, provincial government, and federal government have, as I mentioned earlier, announced infrastructure projects consistent with what we have been proposing. However, we are very concerned with the speed with which they are being implemented. We seem to lack a sense of urgency that does exist in other jurisdictions, such as China. For example, it has taken three years to obtain environmental approval for a single new berth at our Deltaport, while Shanghai built an entirely new terminal equivalent to the entire capacity of Canada's container terminals, including a 32-kilometre, six-lane road, in a three-year period. We are very concerned about the length of time it will take to achieve environmental approval for the second terminal at Deltaport. Our past experience is any indication, and that terminal is essential to our ability to meet projected container growth. We are not advocating for adopting the approval process used in China, but we do believe that significant improvements in our process could be achieved with a truly harmonized process with the provincial government and with specified timelines.

Other areas that we believe must be addressed include the following: We think there is a need for a national transportation policy that recognizes the importance of transportation to the

économique, la création d'emploi et l'assiette fiscale. Nous avons aussi proposé d'émettre des obligations exemptes d'impôt en vue de financer les infrastructures de transport, de réinvestir une partie de la taxe des transports dans les infrastructures de transport, et de mettre en œuvre un programme national durable d'investissement dans les infrastructures de transport.

Nous indiquons dans notre étude de l'incidence économique publiée en 2003 que la porte d'entrée a créé des richesses et des emplois pour la région, pour la province et pour le Canada. Cette année-là, la masse salariale moyenne annuelle était de quelque 3,6 milliards de dollars, 3 milliards de dollars allaient en taxes et en impôts chaque année au trois paliers de gouvernement et la contribution économique totale de la Porte a été de 10 milliards de dollars. Nous avons créé quelque 75 000 emplois directs et indirects ainsi que 139 000 emplois induits, ce qui représente 8,4 milliards de dollars en PBI et 19 milliards de dollars en activités économiques en Colombie-Britannique. Les autres provinces de l'Ouest ont également bénéficié de ces activités, avec 4 400 nouveaux emplois directs et 2 000 emplois indirects, une contribution supplémentaire au PIB de 252 millions de dollars et une contribution à l'activité économique de 377 millions de dollars, tout cela, je le rappelle grâce à la porte d'entrée.

Le Canada est une nation commerçante qui se doit de sauter sur les occasions qui s'offrent à lui d'augmenter son niveau d'échanges avec la région Asie-Pacifique. Les fournisseurs de services de transport de notre Porte d'entrée ont investi des centaines de millions de dollars dans des infrastructures et du matériel, neuf ou additionnel, afin de participer à cette croissance. Notre régie régionale des transports, le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral ont, comme je le disais tout à l'heure, annoncé des projets d'infrastructure qui vont dans le sens de ceux que nous avons proposés. Toutefois, nous sommes très préoccupés par la lenteur avec laquelle ils sont mis en œuvre. On dirait que nous n'avons pas, au Canada, le même sens de l'urgence que celui constaté dans d'autres pays, comme la Chine. Par exemple, il a fallu trois ans pour obtenir une approbation au point de vue environnemental pour un simple poste de mouillage au DeltaPort, tandis que Shanghai, pendant ce temps, a construit un tout nouveau terminal dont la capacité est équivalente à celle de tous les terminaux de conteneur au Canada, en plus d'un tronçon d'autoroute à six voies de 32 kilomètres. Si le passé est garant de l'avenir, il y a lieu de s'inquiéter du temps qu'il faudra pour obtenir les autorisations environnementales nécessaires afin de construire le deuxième terminal de DeltaPort, étant donné que celui-ci sera essentiel pour nous permettre de profiter de la croissance prévue dans le domaine du transport de conteneurs. Nous ne recommandons pas d'adopter le processus d'approbation environnementale en vigueur en Chine, mais nous pensons qu'il va falloir apporter de véritables améliorations à nos procédures si nous voulons, en collaboration avec le gouvernement provincial, parvenir à mettre en place un processus harmonisé dans les délais précisés.

Voici les autres aspects qu'il faudra régler, selon nous. Nous estimons qu'il faut adopter une politique nationale des transports reconnaissant l'importance des transports pour l'économie

Canadian economy and that focuses on the health and performance of our national system and monitors and measures performance to ensure that the transportation system is operating efficiently.

We need long-term funding from the federal government that will address the needs for infrastructure and transit in metropolitan areas, especially those that are major gateways. Growing gridlock must be addressed if we are to remain competitive.

We need amendments to the capital cost allowance rules for railways and the trucking industry. An incentive-style system would allow transportation service providers to depreciate equipment more rapidly. This would address the current imbalance with the United States, which has a more aggressive capital cost allowance regime. A more competitive capital cost allowance system would encourage transportation companies to purchase new equipment, such as rail rolling stock and more emission-friendly trucks.

We also need labour stability that will allow for reliable transportation services without concern for disruptions. The current situation would only be further eroded with the passage of Bill C-236, which would preclude the use of replacement workers during a labour dispute.

We need leadership in breaking down the silo approach to resolving transportation issues where the various service providers only address issues from their own perspective.

We also need to ensure that security measures implemented are consistent with requirements established by the United States, our largest trading partner.

We need federal government investment in all modes of transportation. We are pleased with the recent announcement of \$50 million for addressing level crossings along our Roberts Bank Railway Corridor, which will assist in addressing traffic delays associated with increased rail traffic along this corridor. We believe this is an excellent example of multi-party involvement and investment in solutions and that this mode should be used for other transportation issues.

There is also a need for regulatory stability. Recommendations for amendments to the Canada Transportation Act and the Canada Marine Act have been outstanding for extended periods of time, and the industry remains uncertain as to what, if any, amendments will be implemented. This uncertainty negatively impacts decisions about capital investments.

canadienne, politique qui visera à favoriser la santé et la performance de notre système national et qui prévoira le contrôle et l'évaluation de sa performance pour s'assurer que le système est efficace.

Il nous faut un financement à long terme de la part du gouvernement fédéral pour répondre aux besoins des régions métropolitaines sur le plan des infrastructures et du transport en commun, surtout dans les régions où l'on trouve d'importantes portes d'entrée. Si nous voulons demeurer compétitifs, il nous faudra régler le problème de la saturation des réseaux routiers.

Nous devons aussi améliorer les règles d'amortissement fiscales applicables aux chemins de fer et à l'industrie du camionnage. Moyennant certains incitatifs, les fournisseurs de services de transport pourraient amortir plus rapidement leur matériel. Ce faisant, nous pourrions rétablir l'actuel déséquilibre que nous avons par rapport aux États-Unis qui dispose d'un régime de déduction pour amortissement bien plus agressif que le nôtre. Un système d'amortissement fiscal plus compétitif inciterait les entreprises de transport à acheter du nouveau matériel, comme du matériel roulant ainsi que des camions moins polluants.

Nous devons aussi viser la paix industrielle qui est garantie par la régularité dans les services de transport par l'élimination des perturbations de travail. La situation actuelle risquerait d'être aggravée si le projet de loi C-236 devait être adopté, étant donné que celui-ci vise à interdire le recours à des travailleurs de remplacement en cas de grève.

Nous allons devoir faire preuve de leadership pour modifier l'approche traditionnelle selon laquelle les différents fournisseurs de services ne s'intéressent qu'aux problèmes qui les concernent directement.

Il faudra aussi veiller à ce que les mesures de sécurité mises en place soient conformes aux exigences des États-Unis qui sont notre plus important partenaire commercial.

Il faut que le gouvernement fédéral investisse dans tous les modes de transport. Nous nous sommes réjouis de la récente annonce d'un investissement de 50 millions de dollars pour régler les problèmes de passage à niveau dans le corridor ferroviaire du port Roberts Bank, ce qui permettra dès lors de réduire les délais associés à une augmentation du trafic ferroviaire dans ce corridor. Nous pensons qu'il s'agit d'un excellent exemple de participation et de financement multipartite qui devrait servir d'inspiration pour les autres modes de transport.

Et puis, il faut instaurer la stabilité sur le plan réglementaire. Il y a longtemps déjà qu'on aurait dû appliquer les amendements à la Loi sur les transports au Canada et à la Loi maritime au Canada, qui avaient été recommandés pour allonger les délais. L'industrie ne sait encore pas si des amendements vont être mis en œuvre, ni de quoi il s'agira. Tout cela n'est pas sans avoir des répercussions négatives sur les décisions d'investissement en capital.

We support the integration of the three ports in this region. We believe integration will provide improvements such as more effective competition for Asia Pacific trade, simplify promotion of the region to foreign audiences, and allow for improved and development.

While we are mindful of your focus on the container sector, the need to service bulk and break bulk cargoes that represent the majority of tonnage moving through our port systems must not be overlooked. In addressing the growth in container traffic, particularly with respect to rail, we must remember that the bulk and break bulk commodities are almost entirely dependent upon rail, and they, too, are projected to grow in volume over the next ten to 15 years.

We hope that we have provided you with some examples of areas that require attention if Canada's intermodal transportation system is to be competitive. We would be happy to try and answer any questions that you might have.

Paul Evans, Co-CEO, Asia Pacific Foundation of Canada: I very much appreciate the opportunity to appear before the committee this afternoon, and it is a double pleasure to be able to do so in my own time zone without jet lag.

The Asia Pacific Foundation of Canada was created by an act of Parliament in 1984. Funded by the federal and provincial governments and the private sector, it aims to improve Canadian public understanding of Asia and to serve as a resource for Canadians in making policy choices about how to respond to and influence the enormous changes that are happening across the Pacific. The foundation does not specialize in transportation studies per se, but it has had a special interest over the past two years in the Pacific Gateway concept. From our perspective, gateway and corridor initiatives are largely about expanding our integration into global supply chains and logistic systems that more deeply connect North America to Asia, and, in particular, Canada to Asia. We are about Canada-Asia relations, and we think that a gateway is fundamentally about Canada-Asia relations in addition to being a global issue.

Our activities at the foundation with reference to the gateway have taken four forms. First, we have commissioned about a dozen studies on different gateway subjects that are at various stages of completion. Last week we released an analysis of the Atlantic Gateway, our analysis of the strategy that is unfolding in Atlantic Canada and how that connects into what we see as a national program that needs to be developed. I will circulate

Nous sommes favorables à l'intégration des trois ports de la région. Nous pensons que celle-ci permettrait d'améliorer certains aspects comme la concurrence dans les échanges avec l'Asie-Pacifique, qu'elle simplifierait la promotion de la région auprès d'auditoires étrangers et permettrait d'améliorer l'aménagement des terres.

Sans perdre de vue votre priorité, qui est le secteur des conteneurs, il ne faudrait pas négliger le transport de marchandises en vrac et de marchandises diverses qui représente l'essentiel du tonnage passant par nos ports. S'agissant de la progression du trafic de conteneurs, surtout en ce qui concerne les chemins de fer, nous ne devons pas oublier que l'acheminement des marchandises en vrac et des marchandises diverses dépend presque entièrement des chemins de fer et qu'il est prévu que les volumes de ces marchandises ne vont cesser d'augmenter dans les 10 à 15 prochaines années.

Nous espérons vous avoir donné quelques exemples de secteurs auxquels nous allons devoir nous intéresser si nous voulons que le système canadien de transport intermodal soit concurrentiel. Nous serons maintenant heureux d'essayer de répondre à vos éventuelles questions.

Paul Evans, coprésident-directeur général, Fondation Asie Pacifique du Canada : J'apprécie beaucoup l'occasion qui m'est donnée de rencontrer le comité cet après-midi, et j'en suis d'autant plus heureux que tout cela se passe dans ma zone horaire sans que j'aie à subir de décalage horaire.

La Fondation Asie Pacifique du Canada a été créée par une loi du Parlement en 1984. La Fondation, qui est financée par les gouvernements fédéral et provinciaux de même que par le secteur privé, a pour mission de faire mieux connaître l'Asie au Canada et d'être une ressource sur laquelle les Canadiens peuvent s'appuyer pour décider des politiques qu'ils vont appliquer pour réagir aux énormes changements qui sont en train de se produire de l'autre côté du Pacifique, et pour essayer et de les infléchir. La Fondation n'est pas spécialisée dans la réalisation d'études dans le domaine du transport, mais depuis deux ans, elle s'intéresse de près au concept de la porte d'entrée du Pacifique. Nous estimons, pour notre part, que les initiatives concernant la porte d'entrée et le corridor doivent essentiellement nous permettre de favoriser notre participation aux systèmes d'échanges et de logistique internationaux qui visent à resserrer les liens entre l'Amérique du Nord et l'Asie, plus particulièrement entre le Canada et le continent asiatique. Nous nous intéressons donc aux relations entre le Canada et l'Asie et estimons que la porte d'entrée est un élément essentiel de ces relations, étant entendu qu'elle a également une dimension internationale.

Nous avons entrepris quatre types d'activités relativement à la porte d'entrée. Premièrement, nous avons commandé une dizaine d'études sur des sujets concernant la porte d'entrée, études qui en sont à différentes étapes. La semaine dernière, nous avons publié une analyse sur la porte d'entrée de l'Atlantique, plus précisément en ce qui concerne la stratégie mise en œuvre dans le Canada atlantique ainsi que le lien entre cette stratégie et ce que nous

copies of the report we released last week in Halifax to all members of the committee. Some of our other studies are looking at a green gateway and issues around sustainability and environment as they affect a gateway strategy. We are doing other studies on cultural industries as part of a gateway initiative. We are doing work on transnational migration and business linkages related to gateway, including tourism. We are doing a new study on building an e-platform for stakeholder collaboration among private sector players in transportation gateways.

Second, the foundation has commissioned several surveys, including one focusing on the Chinese strategies of about 1,000 members of the Canadian Manufacturers & Exporters and a national poll on attitudes towards the competitive challenge posed by Asia and how to respond to it.

Third, we have convened a series of meetings with experts, government officials, business leaders, and community representatives in seven Canadian cities over the last year stretching from Vancouver to Halifax to get a sense of what both the enthusiasts and some of the critics are saying about gateways and the transportation systems that lay beyond them.

Finally, we have been trying to communicate some of our findings about gateway from our studies and from our conversations across the country through the media and through several speeches. We have given 20 different speeches in Canada, the U.S., Mexico, Japan, India, China and Hong Kong about gateway and we have been getting some preliminary reactions not only across our country but in some of the countries that will be partners in deeper gateway activities.

As part of our communication on gateway we wanted to hear what the younger generation is thinking about gateway. We commissioned a poster competition for high school students in British Columbia and asked them give us their visions of what a Pacific Gateway looked like. We had 280 applications. You will see some of their submissions in the materials you have and I have brought one in particular about containers to show you. We think gateway is attracting enormous attention, generally positive attention, including from some of our next-generation thinkers.

Based on these activities, I come with two ideas today for the committee. The first is embodied in the slogan that we are now using at the foundation to describe gateway: Think big and quickly, think nationally in an intercontinental context, and think

estimons être le programme national qu'il faudra élaborer. Je vais distribuer à tous les membres du comité des exemplaires du rapport que nous avons rendu public la semaine dernière à Halifax. Certaines de nos autres études portent sur la protection de l'environnement et sur la durabilité du projet, en regard de la stratégie retenue pour la porte d'entrée. Nous effectuons aussi des études sur les industries culturelles. Nous étudions le phénomène de migration transnationale ainsi que les liens commerciaux toujours par rapport à la porte d'entrée, y compris en ce qui concerne le tourisme. Nous effectuons une nouvelle étude sur la création d'une plate-forme électronique destinée à favoriser la collaboration des partenaires du secteur privé dans des entreprises du type porte d'entrée.

Deuxièmement, la Fondation a commandé plusieurs enquêtes, notamment une qui porte sur les stratégies adoptées par un millier de membres environ de Manufacturiers et exportateurs du Canada en ce qui concerne la Chine, et un sondage national sur les attitudes face aux défis compétitifs que pose l'Asie et sur la façon d'y répondre.

Troisièmement, au cours de la dernière année, nous avons organisé une série de réunions auxquelles nous avons convié des experts, des hauts fonctionnaires, des chefs d'entreprise et des représentants de la société civile de sept villes canadiennes, Vancouver à Halifax, afin de nous faire une idée de ce que disent les enthousiastes et certains critiques au sujet de la porte d'entrée et des systèmes de transport qui s'y rattachent.

Quatrièmement, nous essayons de communiquer —, par le truchement des médias et dans les nombreux discours que nous prononçons — certaines des constatations que nous avons tirées au sujet de la porte d'entrée à partir de nos études et de nos conversations un peu partout au Canada. C'est ainsi que nous avons donné 20 discours au Canada, aux États-Unis, au Mexique, au Japon, en Inde, en Chine et à Hong Kong sur la question de la porte d'entrée, et nous avons recueilli quelques réactions préliminaires, non seulement au Canada, mais aussi dans d'autres pays qui seront les partenaires éloignés de la porte d'entrée.

Dans le cadre de nos échanges sur le thème de la porte d'entrée, nous voulions savoir ce que la jeune génération pense de cette entreprise. Nous avons donc lancé un concours d'affiches s'adressant aux élèves du secondaire de la Colombie-Britannique à qui nous avons demandé d'exprimer leur vision au sujet de la porte du Pacifique. Nous avons reçu 280 affiches dont certaines ont été reproduites dans la documentation qui vous est destinée; j'en ai apporté une qui concerne plus particulièrement les conteneurs, pour vous la montrer. Nous estimons que la porte d'entrée mobilise énormément d'attention, une attention généralement positive, notamment chez ceux et celles qui formeront l'élite intellectuelle de la prochaine génération.

À partir de toutes ces activités, je viens soumettre deux idées au comité. La première est exprimée par le slogan que nous employons maintenant à la Fondation pour décrire la porte d'entrée, et que l'on pourrait traduire ainsi : « Pensez grand et vite ».

comprehensively. You have been hearing about thinking big for some time at this committee, and what we add is that thinking big is not only about a response to the immediate capacity crunch facing our ports and our rail and road corridors, as Mr. Wilds noted, but also about thinking about gateway in the context of the huge shift in global markets and production systems. Many of these shifts focused on Asia and a global China that is not just entering the world economy but transforming the world economy. Thinking about the size of ports in China and the competitive challenge posed by China and an integrated Asia is the background to gateway discussions and the urgency in them.

Thinking nationally refers to a strategy that extends beyond the West Coast, beyond Vancouver and Prince Rupert into Western Canada, but our conception of an efficient gateway and corridor strategy is that it must include other parts of Western Canada, it must include Ontario and Quebec, and it must include Atlantic Canada. Our publications and our meetings have tried to speak about gateway on a national basis, not just for political reasons but because an efficient system and attracting the resources we need will require a full, national engagement.

Finally, we are thinking comprehensively about gateway. Our work has been a little different than some of the other presentations you have heard in that we feel that an integrated transportation system is essential to a gateway, but it is not the full conception of a gateway. The human resources that will be necessary to make the system work have to be examined, and we feel that on labour and human resource issues, for example, it is not just a matter of dealing with labour shortages, labour union issues, and the labour skill shortage that we have to address. We feel gateway is also about high-end capacity, the logistics managers who will be needed, the university-based research on transportation, and integration with Asia. These need to be part of a comprehensive approach to gateway. The human dimension is just as important as the physical dimension of the infrastructure and will include next-generation educational exchanges with Asian institutions, tourism and migration.

The second message I bring today is that getting and retaining public support for gateway activities will be a challenge. Many of our transportation experts and our business people are excited by the prospect of gateway, containerization, and much bigger and more efficient transportation systems. Our governments

vite, pensez national dans un contexte intercontinental et pensez global ». Le fait de raisonner grand n'est pas nouveau pour ce comité, puisqu'on vous en parle depuis un certain temps déjà, mais j'ajouterai qu'il faut penser ainsi non seulement pour trouver une réponse à la crise de capacité à laquelle nos ports sont confrontés, ainsi que nos corridors ferroviaires et routiers, comme M. Wilds l'a indiqué, mais aussi en ce qui concerne la porte d'entrée au vu de l'énorme bouleversement constaté sur les marchés mondiaux et dans les systèmes de production. Un grand nombre de ces bouleversements sont survenus en Asie et dans une Chine mondialisée qui ne se contente pas d'arriver sur l'économie mondiale, mais qui est en train de la transformer. Nos discussions et l'urgence d'agir ont pour toile de fond la taille des ports chinois ainsi que les défis que la Chine et une Asie intégrées nous posent sur le plan de la compétitivité.

Qui dit penser « national » dit adopter une stratégie qui va au-delà de la côte ouest, au-delà de Vancouver et de Prince Rupert pour s'étendre à l'ensemble de l'Ouest canadien, mais nous allons même plus loin puisque, selon nous, l'efficacité de la stratégie concernant la porte d'entrée et le corridor dépendra de la participation du reste de l'Ouest canadien de même que de l'Ontario et du Québec et du Canada atlantique. Dans nos publications et lors de nos réunions, nous nous sommes efforcés de présenter cette idée d'une porte d'entrée d'ampleur nationale, pas uniquement pour des motifs politiques, mais aussi pour parvenir à un système efficace susceptible d'attirer les ressources dont nous aurons besoin, puisque cela nécessitera un engagement véritablement national.

Enfin, il faut aussi raisonner de façon globale à propos de la porte d'entrée. Notre travail diffère un peu de ce qui vous a été présenté dans les exposés précédents, en ce sens que nous avons l'impression qu'un système de transport intégré, s'il est essentiel à la réalisation d'une porte d'entrée, n'en constitue pas l'alpha et l'oméga. Il va falloir tenir compte de la dimension ressources humaines pour faire fonctionner le système et, s'agissant de questions de main-d'œuvre par exemple, nous croyons qu'il ne sera pas simplement question de faire face à des pénuries, à des problèmes de relations industrielles ou à des problèmes de défaut de compétences. Dans le cas de la porte d'entrée, nous aurons besoin de spécialistes en logistique, de chercheurs universitaires s'intéressant au domaine des transports et de spécialistes de l'intégration avec l'Asie, autant de postes haut de gamme. Tout cela devra faire partie d'une approche globale à la porte d'entrée. La dimension humaine est toute aussi importante que la dimension physique, constituée par les infrastructures, et il faudra intégrer les programmes d'échange pour enseignants-étudiants de la prochaine génération en liaison avec les institutions asiatiques, sans oublier les aspects tourisme et immigration.

La deuxième chose que je voulais vous dire aujourd'hui, c'est qu'il sera délicat de parvenir à mobiliser et à entretenir l'appui de la population autour des activités de la porte d'entrée. Nombre de spécialistes des transports et de gens d'affaires sont emballés par les possibilités qu'offrent la porte d'entrée, la conteneurisation

at multiple levels are becoming more active. For many of our generation, gateway — a Pacific Gateway and an Atlantic Gateway to Asia — is what the St. Lawrence Seaway project was to an earlier generation: a chance to use a big infrastructure project to restructure the Canadian economy and to change the mental map of Canadians about who we are, how we produce, and with whom we trade.

That is on the positive side, but I think that we also need to be aware that there are some concerns about gateway, about the kind of image of business and our future that lies behind it. The containers that are the symbol of gateways and of the new trans-Pacific trade and global supply chains are not seen as positive by some people. There are practical reasons for this. Some cannot get access to those containers. We heard mention of that a few minutes ago. In our meetings across the Prairies the point was raised that a container is great, but how are we going to get on it? There are congestion issues in parts of British Columbia. There are problems of inconvenience to individuals whose communities are divided by rail lines which are hard for them to get across in the middle of the day as our container traffic increases. There are environmental issues. There is resistance to gateway in some places and this bigger vision behind it because of real economic issues. To those of us in Western Canada, Gateway and containers are good news; they mean lower-priced imports from Asia and a higher-priced, better, more effective way of shipping our products to Asia. However, where we have done polling and meetings in Ontario and Quebec, the picture is a little bit more complicated: the containers symbolize lower-cost imports into the region and are loved for that reason, but in other ways people see containers as a threat to jobs, as a way of changing the economic competitiveness of their regions and, at the end of the day, as a symbol of a change in quality of life and lifestyle. Those containers symbolize globalization, and not everyone reacts to that in a positive way.

Let me conclude by saying that we think there are responses to those concerns about gateway, but they will depend, first, on new metrics that show how container traffic benefits the communities through which containers pass, not only that it provides national benefits. How do we measure local benefits? Second, it will depend on how much we will be able to encourage new secondary industries to take advantage of new transportation systems. Third is having a green strategy, not only in some of the things we are already doing in our gateway and corridor initiatives but also how we will brand and create an image for

et des réseaux de transport plus importants et plus efficaces. Tous les ordres de gouvernement interviennent plus activement dans ce dossier. Pour bien des gens de notre génération, la porte d'entrée — que ce soit celle du Pacifique ou celle de l'Atlantique vers l'Asie — équivaut au projet de construction de la voie maritime du Saint-Laurent pour une génération qui nous a précédés, puisqu'elle nous donne la possibilité de nous appuyer sur un vaste projet d'infrastructures afin de restructurer l'économie canadienne et de changer les perceptions que les Canadiens ont d'eux-mêmes, de leur production et de leur participation aux échanges internationaux.

Ça, c'est le côté positif, mais nous ne devons pas perdre de vue que certains sont préoccupés par le genre d'image commerciale que nous projetons et par l'avenir qui se dessine derrière cette entreprise. Certains ne voient pas d'un bon œil les conteneurs qui sont le symbole même des portes d'entrée ainsi que ce nouveau type d'échanges transpacifiques et des chaînes d'approvisionnement mondiales. Il y a des raisons pratiques à cela. Certains ne peuvent pas avoir accès aux conteneurs, comme on vous l'a dit tout à l'heure. À la faveur de nos réunions un peu partout dans les Prairies, on nous a dit que les conteneurs c'est bien, à condition de pouvoir mettre la main dessus. Et puis, il y a les problèmes d'embouteillage en Colombie-Britannique. Certaines collectivités sont coupées en deux par des voies ferrées, ce qui gêne beaucoup les résidents quand ils doivent passer d'un côté ou de l'autre durant la journée étant donné que le trafic de conteneurs augmente. Il y a aussi les problèmes d'ordre environnemental. Dans certains endroits au Canada, les gens ne sont pas vraiment favorables à la porte d'entrée et ils résistent à l'idée de l'agrandir à cause de véritables problèmes d'ordre économique. Ceux qui résident dans l'Ouest du Canada estiment que la porte d'entrée et les conteneurs ne sont que des bonnes nouvelles, puisqu'ils permettent de réduire le prix des importations en provenance d'Asie et d'acheminer plus efficacement nos produits plus coûteux vers l'Asie. Toutefois, partout où nous avons fait des sondages et organisé des réunions en Ontario et au Québec, nous nous sommes rendu compte que cette perception n'est pas aussi bonne : pour les résidents de certaines provinces, les conteneurs sont le symbole d'importations à bas prix dans leur région, ce qui est intéressant, si ce n'est que certains voient un risque pour leurs emplois, une modification des règles de la concurrence économique dans leur région et, au bout du compte, un changement de qualité de vie et de mode de vie. Les conteneurs symbolisent la mondialisation et il faut bien dire que tout le monde ne réagit pas positivement à l'évolution des choses.

Pour conclure, laissez-moi vous dire que, selon nous, il existe des réponses à toutes ces préoccupations exprimées au sujet de la porte d'entrée, mais que celles-ci dépendront, d'abord, de nouvelles statistiques montrant que le trafic de conteneurs bénéficie aux collectivités qui les voient passer et que ses avantages ne se limiteront pas au seul plan national. Il faut donc mesurer ces retombées à l'échelle locale. Deuxièmement, la réponse dépendra de la mesure dans laquelle nous parviendrons à inciter les nouvelles industries du secteur secondaire à se doter de nouveaux systèmes de transport. Troisièmement, il faut

our gateways that Canadians and people of the world see as meeting the highest environmental standards and in fact setting the standards. Finally, we will need national leadership from the Senate, the House of Commons and our leaders across the country telling Canadians how we can use a gateway to advance their material standard of living and how we can compete in an increasingly difficult and challenging global international environment.

The Chairman: Thank you very much. The consensus built over years by the Greater Vancouver Gateway Council allowed governments to respond to its needs relatively quickly and in a collaborative fashion. Officials from Transport Canada told this committee that the relationship between the federal government and the Greater Vancouver Gateway Council is under development. How would you describe the relationship that the council and the federal government are developing at this moment?

Mr. Wilds: I would say that the relationship between the Greater Vancouver Gateway Council and the federal government has been excellent from the outset. Until recently, Transport Canada had been the honorary chair of the council. We have met with the minister regularly. Currently, at the suggestion of Minister Cannon, our honorary chair is Minister Emerson, who is responsible for the gateway program. We work closely with the regional staff as we do with the transportation departments of all the Western provinces. I think we have an excellent relationship with the federal government as well as with the Western provinces.

The Chairman: In the fall of 2005, major transportation providers, commodities, retail and shipping interests, Western provinces and Transport Canada came together for the first time to talk about forecasts and expectations. Officials from Transport Canada told this committee that they intend to convene a meeting of this sort every couple of years. How helpful do you think such an initiative could be?

Mr. Wilds: It is essential that there is a regular revisiting of the forecasted growth for these various commodities for a number of reasons, and the most important one is that the last thing that anybody wants to do, whether a terminal operator, a railway, a port authority or anyone else, is exceed their requirements for capacity expansion. We have never had a regular forum where we could discuss projected growth; or have we had an opportunity to review that on a regular basis. I think the meeting you described provides an excellent forum where the people who deal with the exports and imports come together and discuss it so that all of the parties in the logistics chain can have a reasonable understanding

adopter une stratégie verte, pas uniquement en ce qui concerne certains des aspects que l'on constate déjà dans nos initiatives relatives à la porte d'entrée et au corridor, mais aussi dans la façon dont nous allons créer une image pour nos portes d'entrée, afin de les présenter aux Canadiens et au reste du monde et de faire en sorte que tout le monde soit conscient que nous respectons les normes environnementales les plus élevées et que nous fixons même ces normes. Enfin, le Sénat, la Chambre des communes et tous les responsables à l'échelle du pays devront faire preuve de leadership pour dire aux Canadiens comment nous allons recourir à la porte d'entrée afin de hausser leur niveau de vie matériel et de faire concurrence aux autres pays, dans un environnement international de plus en plus difficile et exigeant.

La présidente : Merci beaucoup. Grâce au consensus que le Greater Vancouver Gateway Council a su établir en 10 ans, les gouvernements ont pu répondre assez vite à ces besoins, dans un esprit de collaboration. Les fonctionnaires de Transports Canada ont déclaré à ce comité que le Greater Vancouver Gateway Council et le gouvernement fédéral sont en train de chercher à améliorer leurs relations. Comment décririez-vous les relations actuelles entre le conseil et le gouvernement fédéral?

M. Wilds : Je dirais que ces relations sont bonnes depuis le tout début. Jusqu'à récemment, un représentant de Transports Canada était président honoraire du conseil. Nous avons régulièrement rencontré le ministre des Transports. À la suggestion du ministre Cannon, notre actuel président honoraire est le ministre Emerson en personne, qui est responsable du programme de la porte d'accès. Nous travaillons en étroite relation avec le personnel régional du ministère de même qu'avec les ministères des Transports de toutes les provinces de l'Ouest. Je crois pouvoir dire que nous entretenons d'excellents rapports avec le gouvernement fédéral de même qu'avec les gouvernements provinciaux de l'Ouest.

La présidente : À l'automne 2005, d'importants fournisseurs de services de transport, des producteurs de denrées, des expéditeurs et des détaillants, ainsi que les provinces de l'Ouest et Transports Canada se sont réunis pour la première fois afin de parler de prévisions et de projections. Les fonctionnaires de Transports Canada ont indiqué au comité qu'ils ont l'intention d'organiser une réunion de ce genre tous les deux ans. Dans quelle mesure pensez-vous que cette initiative puisse être utile?

M. Wilds : Il est essentiel de réviser régulièrement les prévisions de croissance des différentes marchandises pour un certain nombre de raisons, la plus importante étant que les exploitants de terminaux ou de compagnies de chemin de fer, les administrations portuaires ou n'importe qui d'autre dans le système n'a pas envie que la progression de leur capacité soit inférieure à la croissance de la demande. Nous n'avons jamais eu une tribune régulière où nous avons pu parler de croissance anticipée et nous n'avons, non plus, jamais eu la possibilité d'examiner la chose de façon régulière. Je crois pouvoir dire que le type de réunion dont vous venez de parler constitue une excellente tribune qui permet de rassembler tous ceux qui travaillent dans le

of what growth is or whether or not reductions are expected so that we can all make intelligent investment decisions.

Senator Eyton: Mr. Wilds, you began your remarks by referring to the organizations that you represent here today, and it is a long and impressive list, but it does not include Prince Rupert. Why is that? Is there some difficulty?

Mr. Wilds: Our organization goes back in its initial stages to 1987, when we were in the position of trying to recapture significant container volumes from the U.S. which was handling a large volume of Canadian containerized cargo through Seattle-Tacoma in particular. Six organizations got together. I happened to be the president of the BC Maritime Employers Association, and prior to my retirement we were dealing with two port authorities, two railways, and the International Longshore and Warehouse Union. Our focus was specifically on that issue and what we had to do in order to recover cargo. Obviously, Prince Rupert is now becoming a major focus with respect to containerization. We certainly have discussions with them, but our focus has historically been and continues to be and our representation is the service providers who provide service in this region. We are interested in having a closer working relationship with the northern corridor group that represents the interests of Prince Rupert, and we will continue to pursue that as we go forward. We are interested in seeing more than enough cargo available for everybody, and we have to maximize all the assets that we have on the West Coast.

Senator Eyton: Thank you. In your remarks you mentioned areas that should be addressed, and I will just pick a few of them. You called for a national transportation policy. You spoke of the need to address infrastructure and transit in major metropolitan areas. You talked about the need for labour stability. All of those involve the federal government, which of course one reason you are here today, as well as the provincial governments with overlapping jurisdictions. It seems to me that all of those issues, and I suppose many more in my world, would be subject to a coherent business plan where the players, much like the people that you represent, came together and said here is the gateway project and here is how it will be implemented. That plan would design or suggest a national transportation policy, and it would identify the infrastructure and transit that is needed as a part of that. It would talk about labour stability in a meaningful way.

One observation is that general points do not really mean anything. It is lovely to hear that you recognize the importance of transportation to the Canadian economy and of a policy that focuses on the health and performance of our national system. That is nice in terms of the general presentation, but it is not helpful in terms of what are you going to do today, tomorrow and

domaine de l'import-export afin de discuter de la question et de faire en sorte que tous les joueurs de la chaîne logistique aient une assez bonne idée du genre de croissance qui s'annonce ou, au contraire, des replis auxquels il faut s'attendre, le tout pour favoriser la prise de décisions d'investissement réfléchies.

Le sénateur Eyton : Monsieur Wilds, vous avez commencé par nous parler des organisations que vous représentez aujourd'hui, et je dois dire que la liste est longue et impressionnante, mais Prince Rupert en est absente. Pourquoi cela? Y a-t-il eu des problèmes

M. Wilds : Notre organisation a été créée en 1987, à l'époque où nous aurions été en mesure de reprendre d'importants volumes de conteneurs aux États-Unis qui accueillaient un gros volume de fret canadien conteneurisé, surtout à Seattle-Tacoma. Six organisations se sont rassemblées. Il se trouve que j'étais président de BC Maritime Employers Association et, avant que je ne prenne ma retraite, nous traitions avec deux administrations portuaires, deux sociétés ferroviaires ainsi que la International Longshoremen's and Warehousemen's Union. Notre mission était donc définie par ce projet qui visait à reprendre une part du marché aux Américains. Prince Rupert est d'ailleurs passée au centre des discussions en ce qui concerne la conteneurisation. Nous avons effectivement des échanges avec les gens de Prince Rupert, mais il se trouve que nous nous intéressons depuis toujours aux fournisseurs de services qui travaillent dans cette région et que nous représentons. Nous aimerions resserrer les liens avec le groupe du corridor du nord qui représente les intérêts de Prince Rupert et nous allons d'ailleurs continuer de travailler dans ce sens. Ce que nous voulons, c'est qu'il y ait suffisamment de marchandises pour tout le monde et nous voulons aussi maximiser tous les actifs à notre disposition sur la côte ouest.

Le sénateur Eyton : Merci. Dans votre intervention, vous avez dit qu'il conviendrait de réaliser un certain nombre de choses et j'ai en fait en rappeler quelques-unes. Vous avez réclamé l'adoption d'une politique nationale des transports. Vous avez parlé de la nécessité de régler le problème des infrastructures et du transport en commun dans les grandes régions urbaines. Vous avez mentionné la nécessité de stabiliser la main-d'œuvre. Tout cela concerne évidemment le gouvernement fédéral, et c'est une des raisons pour lesquelles vous êtes ici aujourd'hui, mais ça intéresse aussi les gouvernements provinciaux à cause des recouvrements de compétence. J'ai l'impression que toutes ces questions, et j'en aurai encore plus à vous mentionner, devraient être traitées dans un plan d'entreprise cohérent qui rassemblerait tous les joueurs un peu comme ceux que vous représentez — pour présenter un projet de la porte d'accès et expliquer comment il sera réalisé. Ce plan présenterait ou proposerait la politique nationale des transports et recenserait les infrastructures ainsi que les modes de transport à mettre en œuvre. Il traiterait aussi de la pratique de la stabilité de la main-d'œuvre.

Je dois vous dire que les généralités ne veulent pas dire grand-chose. C'est bien de vous entendre dire que vous reconnaissez l'importance des transports pour l'économie canadienne et qu'il faudrait s'appuyer sur une politique axée sur la santé et le rendement de notre système national. Tout cela est fort bien pour un exposé à caractère général, mais ça ne contribue pas beaucoup

next year, and it does not give you any indication of the financing and the commitment that are required in a coordinated way. It is the private sector and I suppose the municipalities, and certainly the provinces and the feds. Our chairman referred to a meeting to exchange information every couple years. That does not help either. It requires a concerted effort with a coherent business plan that can be implemented in a realistic way and people who have direct responsibility to see that it is implemented. Has any effort like that ever been undertaken? I have heard many speeches along this line, but I have not seen any evidence that the people are going to grab hold of it and in fact make it work.

Mr. Wilds: Well, quite frankly, I think we grabbed a hold of it in Vancouver and made it work. I think the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative exists primarily because of the effort made by all of the participants, including the four Western provinces. Transport Canada, the services providers and the business organizations came together and designed a plan that we said we needed to have in order to meet the growth that was happening. At that time we were talking about 4 million containers. We are now talking about 6 million, so I think that we have made it work. Also, the organization that was established here on the West Coast is now being patterned in Halifax and in southwestern Ontario, and I think it is important that these groups come together with competitors in the system.

Senator Eyton: I was more directed at the national effort, because in fact you refer to competitors, and of course there are competitors, but somehow we have to bring them together so that it is consistent and beneficial to the country as a whole. I can see that what you have achieved with the gateway project here in the West is terrific. It should be better known and it should be integrated into a national system that is beneficial to all Canadians, and I am not aware of any effort like that.

Mr. Wilds: I believe that Transport Canada is making some effort; they have been instrumental in getting similar councils established in other parts of the country. I would like to believe that over the longer term the whole intent is to have a national system of organizations that deal with these issues. Our issues are not the same as those of Halifax or Southwestern Ontario, so it is not our role to deal with the federal government and how they should do it on a national basis. I think that Transport Canada is taking a leadership role in this, and I think a long-term objective is to be able to address issues that are specific to particular regions while at the same time having the overall interests of Canada in mind. That is really the federal government's role.

à expliquer ce que vous faites aujourd'hui, ni ce que vous ferez demain et l'année prochaine et ça ne nous donne aucune indication quant au genre de financement et d'engagement coordonnés qui seront nécessaires. Cela reviendra au secteur privé, de même qu'aux municipalités et bien sûr aux provinces et au gouvernement fédéral. Notre présidente a parlé d'une réunion d'échange d'information qui aurait lieu tous les deux ans. Ça non plus, ça n'est pas très utile. Il faut déployer un effort concerté et disposer d'un plan d'entreprise qui se tienne et qui puisse être mis en œuvre de façon réaliste par des gens qui seront spécifiquement chargés de cela. Est-ce que des efforts de ce genre ont été entrepris? J'ai entendu beaucoup de discours allant dans ce sens, mais on ne m'a pas prouvé que les gens vont être preneurs et faire fonctionner le tout.

M. Wilds : Très franchement, je crois pouvoir vous dire qu'il y a eu des preneurs à Vancouver grâce à qui les choses fonctionnent. J'estime que si l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique existe, c'est surtout grâce aux efforts déployés par tous les participants, y compris par les quatre provinces de l'Ouest. Transports Canada, les fournisseurs de services et les organisations de gens d'affaires se sont regroupés pour concevoir un plan dont nous avons dit qu'il est nécessaire afin de faire face à la croissance du volume. À l'époque, nous parlions de 4 millions de conteneurs, aujourd'hui, nous en sommes à 6 millions et je pense pouvoir dire que nous avons fait en sorte que les choses fonctionnent. De plus, l'organisation qui a été mise sur pied, sur la côte ouest, a maintenant un prolongement à Halifax et dans le sud-ouest de l'Ontario, parce qu'il est important que ces autres groupes viennent s'asseoir à la même table que leurs concurrents dans le système.

Le sénateur Eyton : Je songeais davantage à l'effort national qu'il faut déployer, parce que vous avez parlé de concurrents, puisqu'il s'agit effectivement de concurrents, qu'il faut rassembler pour que tout ça tienne debout et que les retombées se fassent sentir partout au Canada. C'est effectivement fantastique ce que vous avez réalisé avec le projet de la porte d'entrée, ici, dans l'Ouest. Il faudrait que ce soit mieux connu et que le projet fasse partie intégrante d'un système national bénéficiant à tous les Canadiens, mais je n'ai pas eu confirmation que c'est ce que vous êtes en train de faire.

M. Wilds : Je crois pouvoir dire que Transports Canada déploie des efforts dans ce sens; le ministre a joué un rôle-clé pour que des conseils semblables à celui-ci soient créés dans d'autres parties du pays. Je me plais à penser que l'intention visée à très long terme est de pouvoir compter sur un réseau national d'organisations qui s'occuperont de ce genre de questions. Nos problèmes ne sont pas les mêmes que ceux d'Halifax ou du Sud-Ouest de l'Ontario et nous n'avons pas pour rôle de traiter avec le gouvernement fédéral ni de veiller à ce qu'il implante le même système à l'échelle nationale. Je crois que Transports Canada assume un rôle de premier plan à cet égard et que l'objectif à long terme est de régler les problèmes qui sont propres à chaque région, sans perdre de vue les intérêts du Canada dans son ensemble. Cela appartient vraiment au gouvernement fédéral.

Senator Eyton: I can see that. I can see the federal government coordinating, but I would not expect the day-to-day leadership in terms of the implementation to come from Ottawa.

Mr. Wilds: I agree with that. That is why we are involved here and there are other councils involved elsewhere. I would like to think that the provincial governments would have a significant involvement.

Senator Eyton: I am trying to encourage you to be even more ambitious than you have been up to now.

Mr. Wilds: We prefer to take little steps and be successful rather than big ones and fall off the edge of the cliff.

Senator Eyton: You referred to the amendments to the Canada Transportation Act and the Canada Marine Act. Have you been following that process closely?

Mr. Wilds: I understand that there is progress.

Senator Eyton: As it stands today, would you be satisfied with those amendments?

Mr. Wilds: I am not in a position to say I support the shipper side or the railway side under the Canada Transportation Act review. What we really need is certainty. Not everyone will be happy with the final legislation, but what is crucial at the end of the day is that the participants in the industry know what the rules are, can operate by them and can make their decisions accordingly. That is more important than my sitting here saying I think it is too much for the shippers and not enough for the rail or vice versa. It has to be a fair system where both shippers and railways get an opportunity to deal with what they consider to be unfair issues and reasonable, expeditious and affordable means of resolving these differences.

Senator Zimmer: I have a question for each of you, since I understand your ages are within three years. Mr. Wilds, you make strong arguments for more infrastructure and long-term federal funding, but for that you need to have the land, and you mentioned the green space also. My understanding is that a fair amount of land or some of the land around the port is being sold to developers and individuals. Once the condos and their residents get in there, they become very territorial and they start being very responsive to noise pollution and the colour buildings are painted and so on. Do we have a problem as far as land is concerned in that area for long-range planning?

Mr. Wilds: Unless we act fairly quickly, we will have a problem. Our organization is doing some work on the availability of industrial land in this region. We have recommended that we should try to move more goods around here by the water system, which would relieve congestion on

Le sénateur Eyton : J'entends bien. Je crois bien que le gouvernement fédéral pourrait effectivement assurer la coordination, mais je ne lui vois pas de rôle de leadership quotidien en ce qui concerne la mise en œuvre.

M. Wilds : Je suis d'accord avec vous. C'est pour cela que nous travaillons ici et que d'autres conseils font la même chose ailleurs. J'aimerais que les gouvernements provinciaux s'engagent véritablement.

Le sénateur Eyton : Ce que j'essaie de faire, c'est de vous inciter à vous montrer plus ambitieux que vous l'avez été jusqu'à présent.

M. Wilds : Nous préférons y aller par étape et réussir à terme plutôt que de faire de grandes enjambées et de dégringoler en descendant de la falaise.

Le sénateur Eyton : Vous avez parlé des amendements devant être apportés à la Loi sur les transports au Canada et à la Loi maritime du Canada. Avez-vous suivi ce processus de près?

M. Wilds : Je crois comprendre que les choses avancent.

Le sénateur Eyton : Si nous parlons de là où nous en sommes aujourd'hui, diriez-vous que vous êtes satisfait des amendements?

M. Wilds : Je ne suis pas en mesure de vous dire que j'approuve les expéditeurs ou les sociétés ferroviaires à l'occasion de l'examen de la Loi sur les transports au Canada. En fait, c'est une certitude dont nous avons besoin. Personne ne sera complètement satisfait de la dernière mouture de la loi, mais ce qui est fondamental, au bout du compte, c'est que les membres de l'industrie sachent quelles sont les règles, qu'ils soient certains de pouvoir les respecter et qu'ils puissent prendre leurs décisions en conséquence. C'est plus important que d'avoir quelqu'un comme moi qui vienne dire qu'il y en a trop pour les expéditeurs et les compagnies ferroviaires ou vice-versa. Ce système doit être équitable et les expéditeurs comme les compagnies ferroviaires doivent avoir la possibilité de régler les aspects qui leur semblent injustes et de trouver des façons raisonnables, rapides et abordables de résoudre leurs différends.

Le sénateur Zimmer : J'ai une question pour chacun de vous. Puisque, d'après ce que j'ai cru comprendre, vous avez que trois ans d'écart. Monsieur Wilds, vous avez plaidé avec force conviction en faveur d'un plus grand nombre d'infrastructures et d'un financement fédéral à long terme, mais pour cela, il vous faudra des terrains; vous avez aussi parlé d'espaces actuellement non alloués. J'ai cru comprendre qu'une bonne partie des terrains vacants, notamment dans le voisinage du terminal, a été vendue à des promoteurs et à des particuliers. Vous savez, une fois que les condominiums auront été bâtis et que leurs résidents s'y installeront, ces gens-là vont devenir très territoriaux et ils réagiront promptement à la pollution, au bruit et à la couleur des édifices voisins. Envisagez-vous un problème en ce qui concerne les terrains dans cette région du point de vue de la planification à long terme?

M. Wilds : Si nous n'agissons pas rapidement, nous aurons un problème. Notre organisation est en train de recenser les terrains zonés industriels dans la région. Nous avons recommandé d'acheminer davantage de marchandises dans la région en empruntant les cours d'eau afin d'alléger la congestion de la

our road system, but in order for us to be able to do that we have to have access to significant industrial lands with road, rail, and water access. We are losing those sites on a regular basis. We are dealing with the provincial government on that issue. We are dealing with the Greater Vancouver Transportation Authority and with various business organizations, and there is a sense of urgency to protect the remaining industrial land in this region in order for us to be able to meet the growth. It is a real issue, we are well aware of it, and we are working with a number of parties to address it as quickly as we can.

Senator Zimmer: Judging by your response, you seem to be on top of it. Mr. Evans, you talked about Canada-Asia relations, an extremely important issue. We have heard that there are problems with rail, port and service and that the Vancouver ports have a terrible reputation. First, is this true that you know of? Second, I realize one of the best ways to get a good reputation is to provide good service, but are there other things we can do beyond that to improve our relationship with Asia?

Mr. Evans: We have to do some careful assessments of the responses and the views of our Asian, American, Mexican and European collaborators about how good we are on the West Coast and how good we are in Halifax. As we are going through the rounds with initial meetings, there is a list of concerns that are raised regularly about some of the real or imagined inefficiencies in our system. I do not even want to try to generalize across all parts of Asia. In Shanghai the concerns about Vancouver are a little different than they are in Hong Kong. In general terms, I think that we have to deal with some old myths that are indeed old myths. You heard from your previous witnesses about attitudes on labour issues. Our labour issues are not perfect in this part of the world, but if we compare them to other parts of North America and to some parts of Asia and Europe, the picture becomes quite a bit more positive. We do have a reputational issue that sometimes is fed by competitive instincts from other players. That besmirching of our record is part of a game, but there are some real concerns. One of them is attitudinal: in Asia and in the United States one of the questions being asked is whether this is a big, sustainable, national strategy. They have many concerns about other issues, but particularly when they look at the amount of resources that are being committed, they wonder. The port complex in Shanghai mentioned earlier is about ten times the investment of our entire gateway strategy. I do not think the federal government needs to put substantially more into the gateway, but we have to demonstrate to Asians and to others that the private sector buy-in is serious, that the times-ten factor will be a private sector investment. Several of our Asian friends are still asking whether this is a national strategy that successive governments will back and that our private sector will back in

réseau routier, mais pour y parvenir, nous devons mettre la main sur de vastes superficies de terrain à vocation industrielle, avec accès aux réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux. Or, les emplacements de ce genre nous échappent régulièrement. Nous avons pris langue avec le gouvernement fédéral à ce sujet et nous collaborons aussi avec la Greater Vancouver Transportation Authority et différentes organisations de gens d'affaires, parce que nous avons le sentiment qu'il est urgent de protéger ce qu'il reste des terrains à vocation industrielle dans cette région pour que nous parvenions à faire face à la croissance. C'est un vrai problème, nous en sommes tous conscients et nous collaborons avec différents intervenants pour essayer de trouver une solution le plus rapidement possible.

Le sénateur Zimmer : À en juger d'après votre réponse, vous semblez fort bien maîtriser le dossier. Monsieur Evans, vous nous avez parlé des relations entre le Canada et l'Asie, dossier extrêmement important. Nous avons entendu dire qu'il y a des problèmes du côté des chemins de fer, du port et des services et que les ports de Vancouver ont une horrible réputation. D'abord, l'avez-vous constaté vous-même? Deuxièmement, je suis bien conscient que la meilleure façon de se faire une bonne réputation c'est d'offrir un bon service, mais pensez-vous que nous pourrions agir sur un autre plan pour améliorer nos relations avec l'Asie?

M. Evans : Il va falloir examiner de très près ce que nos collaborateurs en Asie, en Amérique, au Mexique et en Europe nous disent de notre rendement sur la côte ouest et à Halifax. À la faveur de notre première série de réunions, nous avons dégagé une liste de préoccupations qui sont régulièrement revenues sur la table à cause des problèmes réels ou imaginaires de notre système. Je n'essaierai même pas de généraliser et d'appliquer le raisonnement à l'ensemble de l'Asie. À Shanghai, les préoccupations que les gens entretiennent à propos de Vancouver sont un peu différentes de celles qui sont exprimées à Hong Kong. En règle générale, j'estime que nous devons faire un sort à de vieux mythes qui ne sont que cela, c'est-à-dire de vieux mythes. Les témoins précédents vous ont parlé de l'impression qu'avaient laissé nos différends industriels. Notre dossier à cet égard n'est pas parfait dans cette partie du monde, mais la situation apparaît un peu plus positive quand on se compare à d'autres parties de l'Amérique du Nord, ainsi qu'à certaines régions de l'Asie et à l'Europe. Ce problème de réputation qui nous accable est parfois le sous-produit de l'instinct compétitif d'autres acteurs sur le marché. Ce genre de propos assassin fait partie du jeu, mais il demeure qu'il y a des préoccupations véritables. L'une d'elles tient à l'attitude : en Asie et aux États-Unis, on nous pose notamment la question de savoir si notre stratégie nationale est viable, si elle est assez importante. Nos contacts entretiennent de nombreuses préoccupations à d'autres égards, surtout quand ils veulent savoir combien de ressources nous allons engager. Le complexe portuaire de Shanghai dont il a été question tout à l'heure a nécessité un investissement dix fois supérieur à ce qui est prévu dans toute la stratégie de la porte d'entrée. Je ne pense pas que le gouvernement fédéral ait à investir beaucoup plus dans la porte d'entrée, mais

the right way. Of all of the reputational factors that we must address, this one we can address: to demonstrate that that national commitment is there.

Senator Zimmer: I have one more question. I really like the painting you brought from the high school poster competition. Is it for sale?

Mr. Evans: It is a public good, senator, that is available electronically on our website, which I encourage you to look at. We put about 20 of the posters on our Web site and in the report that I circulated. As I mentioned, there were some negative views about what the container means, but there were more often positive views. Of the 280 posters we received, Mr. Wilds will be very pleased, about 270 of them were positive. The younger generation see these new and deeper linkages across the Pacific as their future, and the future is good. We cannot sell this poster, but we can distribute it far and wide because it is a symbol of a green gateway. We found that the young generation inevitably went to signs of nature, quality of life as well as transportation infrastructure, and putting those together is a challenge even for Mr. Wilds and his associates.

Senator Mercer: Mr. Wilds, I was impressed, as Senator Eyton was, with the membership of your group, except that I did not see any representation from labour, and then I found out why. Since labour is part of the reputational issues that the Port of Vancouver has, I wonder, although you might feel that way, why you would put on the record that you are against Bill C-236, the replacement workers bill. It seems to me that to continue to allow labour replacement workers is a recipe for labour unrest. Bill C-236 may help to do the opposite, but I am curious about why there is no involvement of labour in this process, because you cannot get any of these good things done and could not have done all the good things that have happened in the Port of Vancouver without a solid workforce that is committed to doing the job.

Mr. Wilds: Labour were members of the Greater Vancouver Gateway Council some time ago, and then they opted not to participate for a reason unrelated to the purposes of the council and have opted not to participate since, but we regularly deal with labour. I bargained with labour for 34 years in my career before I retired. We deal with them on any and all issues that are important to the gateway council. They are invited to participate if we have things that impact them. They support us in a number

nous devons faire la preuve aux Asiatiques et aux autres l'adhésion du secteur privé est véritable, et que la multiplication par 10 se fera grâce aux investissements du secteur privé. Non de nos amis asiatiques continuent de nous demander si la stratégie nationale sera confirmée par les gouvernements successifs et si notre secteur privé va y adhérer comme il se doit. Par rapport à l'ensemble des éléments concernant la réputation, les éléments que nous devons régler, nous pourrions faire quelque chose avec celui-ci en prouvant qu'il s'agit d'un engagement national.

Le sénateur Zimmer : J'ai une autre question pour vous. J'ai beaucoup de dessin que vous avez apporté et qui vous a été remis dans le cadre du concours d'affiches du secondaire. Est-ce que vous le vendrez?

M. Evans : C'est un bien public, sénateur, mais comme il est accessible en ligne sur notre site Internet, je vous invite à l'afficher sur votre écran. Nous avons versé une vingtaine d'affiches sur notre site Internet, de même que le rapport que je vous ai remis. Comme je le disais, il y a eu des points de vue négatifs sur le sujet de la valeur véritable des conteneurs, mais nous avons enregistré beaucoup plus de points de vue positifs. Sur les 280 affiches que nous avons reçues, et cela fera plaisir à M. Wilds, 270 environ sont positives. La jeune génération estime que ce genre de lien, nouveau et plus étroit avec le Pacifique, fera partie de leur avenir et que l'avenir sera bon. Mais nous ne pouvons pas vendre cette affiche, ce qui n'empêche que nous pouvons la distribuer un peu partout parce qu'elle symbolise la porte d'entrée verte. Nous avons constaté que ces jeunes choisissent invariablement des symboles de la nature, de la qualité de vie ainsi que des infrastructures de transport, et Dieu sait si c'est quelque chose de difficile à faire, même pour M. Wilds et son équipe.

Le sénateur Mercer : Monsieur Wilds, j'ai été impressionné par la composition de votre groupe, mais j'ai remarqué que ce n'est que ce que j'ai vu personnellement, mais pas compris pourquoi. Comme les syndicats ont contribué à la bonne réputation du port de Vancouver, je me demandais pourquoi vous même si c'est ce que vous pensez, vous avez déclaré haut et fort que vous êtes contre le projet de loi C-236 qui concerne les travailleurs de remplacement. J'ai l'impression que si vous continuez à permettre le remplacement des travailleurs, vous vous dirigez droit vers le conflit social. Le projet de loi C-236 ne permettrait d'éviter cela. Quoi qu'il en soit, j'aimerais savoir pourquoi les syndicats ne participent pas à ce processus, parce que vous ne parviendrez pas à réaliser toutes ces belles choses si vous n'auriez pas atteint le genre de résultats que vous avez obtenu au port de Vancouver sans une main-d'œuvre solide déterminée à faire le travail.

M. Wilds : Les syndicats ont été représentés au Greater Vancouver Gateway Council il y a un certain temps, mais ils ont décidé de ne plus participer pour des raisons qui n'ont rien à voir avec le conseil, ce qui n'empêche que nous travaillons régulièrement avec eux. J'ai passé 34 ans de ma vie à négocier avec les syndicats, jusqu'à ce que je prenne ma retraite. Nous sommes en contact avec eux et nous réglons les problèmes qui sont importants pour le conseil de la porte d'accès. Les syndicats

of issues. We do not ask them to participate in issues that do not involve them, but they have been with us to the provincial government a number of times, including on taxation and other things. We have no problem with labour, it is just that they happen not to be members of the council at this time.

Senator Mercer: I recognize also that your having been the president of BC Maritime Employers Association would put you on the labour side. I understand that.

Mr. Evans: The issue of the reputation concerns me. I am from Halifax, so I live in a port city. I understand what reputations can do to areas. How do you tackle this on a global sense? You have a port that is doing extremely well from what we could see and from the testimony we have heard — it is growing, it is modern, it is everything we want it to be — but still there is that nagging question of the reputation that the port is dogged, that there is labour unrest, that a snow storm in the mountains stops the port from working. How do you address that? Do you have a plan that says here are all the negative things people say about the Pacific Gateway and here is how we will fix them? Is there a grand plan that I have not seen?

Mr. Evans: There is no grand plan yet, but I think some of the elements of it are unfolding. Yesterday I had the opportunity to meet with about 40 of our trade commissioners based in Asia and the United States; I was asked to convene a session where they were telling us what they were hearing in each of their jurisdictions, in Shanghai, Beijing, Hong Kong, Nagoya, Buffalo and Washington, D.C. The complaints and concerns fell into two categories. One category I would call the myths of the past, and I think we can respond to those by the careful calculation and selling of realistic statistics. It will take a national effort by the Department of Foreign Affairs and International Trade and our other representatives overseas and in the United States to get this message out. It would help if journalists covered it as well with the kind of sophistication it would take.

Senator Mercer: Good luck.

Mr. Evans: The second category is some of the real challenges. I mentioned earlier the question of whether this will have the sustained support of business and government in Canada to move ahead. We need exploratory studies on the green gateway concept. We are hearing from some of our Asian friends that the environment is about tenth or fifteenth on their list of concerns. My own view is that as a snapshot that might be right at this moment, but in discussions in China and in Singapore, if we look at where our ports and our corridors will be in three to five years,

sont invités à venir nous voir s'il y a des aspects qui les touchent directement. Ils nous appuient à de nombreux égards. Je ne les inviterai pas à se pencher sur des dossiers qui ne les concernent pas, mais les syndicats ont été présents à nos côtés à maintes reprises quand nous sommes allés voir le gouvernement provincial, notamment sur la question de l'imposition, mais aussi sur d'autres dossiers. Nous n'avons pas de problème avec les syndicats, mais il se trouve simplement qu'ils ne siègent pas à notre conseil pour le moment.

Le sénateur Mercer : Je dois admettre que, comme vous avez été président de la BC Maritime Employers Association, vous êtes plutôt du côté syndical, ce que je comprends biens.

Monsieur Evans, la question de la réputation du port me préoccupe. Comme je viens d'Halifax, j'habite dans une ville portuaire et je sais bien ce que les réputations peuvent faire à des régions comme les nôtres. Comment entendez-vous vous attaquer à ce problème de façon globale? Vous avez un port qui s'en sort très bien d'après ce que nous avons vu et les témoignages que nous avons entendus — il est en croissance, il est moderne et on ne peut pas rêver mieux —, mais il est aux prises avec un problème persistant de mauvaise réputation : on lui reproche d'être congestionné et d'être le siège de conflits sociaux quand ce n'est pas une tempête de neige dans les montagnes qui provoque sa fermeture. Comment vous attaquez-vous à ce problème? Disposez-vous d'un plan énonçant tout ce qui peut être dit de négatif au sujet de la porte d'entrée du Pacifique et présentant des solutions dans chaque cas? Existe-t-il un grand plan que je n'aurais pas vu?

M. Evans : Il n'y a pas de grand plan, mais nous sommes en train de mettre en place ce qui pourrait en être des éléments. Hier, par exemple, j'ai eu l'occasion de rencontrer 40 délégués commerciaux canadiens en Asie et aux États-Unis; lors de la séance qu'on m'avait demandé d'organiser, ces gens-là nous ont rapporté ce qu'ils avaient entendu chacun de leur côté, à Shanghai, à Beijing, à Hong Kong, à Nagoya, à Buffalo et à Washington. Les plaintes et les préoccupations exprimées se rangent dans deux catégories. On pourrait baptiser la première de mythes du passé et je crois qu'on pourra les régler en effectuant des calculs prudents et en communiquant des statistiques réalistes. Il faudra que le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international ainsi que tous nos autres représentants à l'étranger aux États-Unis entreprennent un vaste effort pour faire passer ce message. Ça aiderait si les journalistes jouaient les courroies de transmission en y mettant vraiment les moyens.

Le sénateur Mercer : Bonne chance!

M. Evans : La seconde catégorie est celle des véritables défis. Tout à l'heure, j'ai dit que les gens se demandaient si ce projet allait effectivement bénéficier de l'appui soutenu du secteur privé et du secteur public au Canada. Nous devons réaliser des études exploratoires sur le concept de porte d'entrée verte. Certains de nos amis Asiatiques nous disent que l'environnement arrive en dixième, voire en quinzième position sur leur liste de priorité. Personnellement, j'estime que c'est un instantané d'une situation valable pour le moment, mais d'après les discussions que nous

Asians are nervous now about environmental issues. The fact that the transportation dimension is now serious is coming up in their day-to-day life and in their consciousness. Anyone in China who sniffs the air knows there are problems.

However, the challenge for us is beyond the myths, dealing with some real concerns, such as where insurance companies are going with rates and where investment in ports is going with companies and with investors who want green strategies or ethical strategies. My sense is that if we look down the road two to three years we can turn what we are doing here with some improvements into a major part of our imaging and branding for the gateways by going green in a deeper and more interesting way.

Senator Mercer: We heard a witness earlier today tell us that Wal-Mart does not care about the pollution in China and probably does not care about the pollution in Vancouver, so long as the product arrives cheap at a price at that they can turn a good profit and arrives on time and in good shape. While I support a green port in Vancouver, I do not see how that would turn me on if I were a manufacturer or a shipper in Shanghai or Hong Kong. I do not see the advantage of it other than to those of us who are fortunate enough to live in Canada.

Mr. Evans: That would be probably the prevailing wisdom with a number of companies, but there are now other big companies that are assessing environmental plans as part of their location strategies. Moreover, as we are seeing in Los Angeles-Long Beach, state pressure on this issue is resonating with the public. If we imagine where we will be in two or three years down this path, that may be Wal-Mart's view, but I think that is a view that investors and their business partners and governments, not only in North American but also in Europe, are readdressing. I believe that, both within the corporate sector and within the jurisdictions that make regulations and put money into operations, we are just on the edge of a green revolution that will affect the business strategies of these companies. I might be wrong. We need careful calculation on this, but I do not think we should be betting against that happening just because of some resistance at this moment.

Senator Mercer: I hope you are right. Thank you.

Senator Dawson: You mentioned popular support and political support for objectives. I have a short comment. For the last 35 years, you had Senator Jack Austin coming to Ottawa talking about the gateway and about the Asia Pacific Foundation of Canada. He retired last week, so I hope you

avons en Chine et à Singapour, nous constatons que les Asiatiques commencent à s'inquiéter au sujet des questions d'environnement, compte tenu de là où en seront nos ports dans trois à cinq ans d'ici. En fait, la dimension transport commence à occuper une place prépondérante dans le quotidien de la conscience des Asiatiques. Il suffit de prendre une bouffée d'air en Chine pour se rendre compte qu'il y a un problème.

Le vrai défi à nos yeux se situe par-delà les mythes pour toucher à des aspects bien réels, comme le genre de tarifs que vont imposer les compagnies d'assurance et le genre de ports sur lesquels vont miser les entreprises et les investisseurs qui réclament des stratégies environnementales ou des stratégies éthiques. J'ai personnellement l'impression que, si l'on considère la situation à l'horizon de deux ou trois ans, nous pourrions moyennant quelques améliorations, transformer tout un pan de notre positionnement, de l'image des portes d'entrée en misant davantage sur le respect de l'environnement et en le faisant d'une façon plus intéressante.

Le sénateur Mercer : Tout à l'heure, un témoin nous a dit que Wal-Mart se préoccupe peu de la question de la pollution en Chine et qu'elle ne s'intéresse sans doute pas non plus à la pollution à Vancouver, tant qu'elle reçoit ses produits à bas prix pour dégager un intéressant bénéfice et que ses marchandises soient livrées à temps et en bon état. Je suis d'accord avec l'idée d'un port vert à Vancouver, mais je ne vois pas comment cela pourrait m'intéresser en tant que fabricant ou expéditeur de Shanghai ou de Hong Kong. Je ne vois pas où se situe l'avantage d'être port vert, si ce n'est pour ceux et celles qui ont la chance d'habiter en Canada.

M. Evans : C'est sans doute ce que se disent un grand nombre d'entreprises, mais il y a notamment de grandes sociétés qui tiennent compte des évaluations environnementales dans le cadre de leurs stratégies d'emplacement. De plus, comme on a pu constater à Los Angeles-Long Beach, la population est d'accord avec les pressions qu'exerce l'État. Il faut imaginer là où nous serons dans deux ou trois ans : nous aurons peut-être adopté la vision de Wal-Mart, mais je suis d'avis que c'est un aspect que les investisseurs et leurs partenaires commerciaux ainsi que les gouvernements — pas uniquement en Amérique du Nord, mais aussi en Europe — sont en train d'évaluer. Qu'il s'agisse du secteur des entreprises ou des gouvernements qui adoptent des règlements et investissent dans ce genre d'opération, j'estime que nous sommes au seuil d'une révolution verte qui transpirera des stratégies des entreprises. Il se peut que je me trompe. Nous devons faire des calculs prudents à cet égard, mais je ne pense pas que nous devrions miser contre cette possibilité à cause d'une résistance passagère.

Le sénateur Mercer : J'espère que vous avez raison. Merci.

Le sénateur Dawson : Vous avez dit que vos objectifs bénéficient de l'appui populaire et de l'appui politique. J'ai brièvement remarqué à faire à cet égard. Au cours des 35 dernières années, vous avez eu la chance d'avoir le sénateur Jack Austin à Ottawa, qui a parlé de la porte d'entrée ainsi que de la Fondation

will find a new defender of your cause because he has been one of your great defenders in Ottawa for the last 35 years.

In the same sense of political and popular support, you have to sell your issue. You need those spokespersons; you need those arguments so that people will continue to support you. As far as the amalgamation of the ports goes, you can probably count on our support, but at the same time, if you have 22 or 23 municipal authorities giving land usage a different objective than what you are aiming at or protecting for industrial development, you will run into difficulties. You know they are building personal shipping docks for home owners, and they will not like the fact that those rivers are to be used for shipping. I think you have to count on us for amalgamating the ports, but we cannot help you in amalgamating the cities. I think there is an effort for you locally to be sure that these people understand that there is a long-term cause, because if you want us to support you and you want support from Easterners, you have to prove that you are on the local side, that something is being done to ensure that it will react. As Mr. Williams, who was a witness a few minutes ago, noted, the market is deciding. According to the book *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, the reality of the market decision is being taken by a country called Wal-Mart that puts a lot of pressure on people.

You talked about thinking quickly. You know, you have to act quickly. We have had three or four transport ministers in three or four years. We have had legislation that has been tabled and died and tabled and died that would normally help us to modernize that situation, so I think you have to continue your vocation of promotion and talking about it because it will need a lot of political will, which I do not think we have. I just want to make that comment.

We talked about the market making the decisions. What do you think we should be reporting that will make the decision-making process faster so that you can react more quickly? What is the federal government doing badly that you think we should improve?

Mr. Wilds: From my perspective, the speed with which we can get environmental approvals to do expansions is a problem. I agree with Mr. Evans that we have to do a better job and make sure that people understand what we are doing in the transportation sector when it comes to addressing environmental concerns. We all live in this region, we all drink the water, we all breathe the air, and our children and grandchildren live here, so we are not here to see how bad we can make it for everybody. A tremendous amount of effort is being put into that by all modes of transportation, but we do a lousy job as a transportation sector telling people what we do. We have to do a much better job about that. That goes back to your issue on how we deal with

Asie Pacifique du Canada. Comme il a pris sa retraite la semaine dernière, j'espère que vous vous trouverez quelqu'un d'autre pour défendre votre cause, parce qu'il a été un de vos grands champions à Ottawa au cours des 35 dernières années.

Sur le terrain de l'appui politique et de l'appui populaire, il faudra que vous fassiez passer vos idées. Vous aurez besoin de porte-parole; il vous faudra trouver des gens qui continueront de vous appuyer. Pour ce qui est du regroupement des ports, vous pourrez sans doute compter sur notre appui, mais d'un autre côté, si vous vous retrouvez face à 22 ou 23 conseils municipaux qui zonent leur terrain pour des usages différents de ceux qui vous intéressent ou pour se protéger contre l'étalement industriel, vous aurez des problèmes. Vous savez que ces municipalités construisent des quais à l'usage des propriétaires locaux, pour la navigation de plaisance, et qu'elles n'apprécieront pas que les cours d'eau servent à la navigation commerciale. Je pense que vous pouvez compter sur nous pour le regroupement des ports, mais nous ne pourrions pas vous aider pour ce qui est de la fusion des villes. Vous devrez déployer un certain effort localement pour vous assurer que ces gens-là comprennent qu'il s'agit d'une cause à long terme, parce que si vous voulez que nous vous appuyions et si vous voulez bénéficier de l'appui des gens de l'Est, vous devrez prouver que vous pouvez compter sur l'appui local et que vous faites quelque chose pour l'obtenir. Comme M. Williams nous l'a fait remarquer il y a un instant, c'est le marché qui décide. À en croire l'ouvrage *The Box : How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, les véritables décisions du marché sont prises par un pays du nom de Wal-Mart qui exerce énormément de pression sur ceux avec qui elle traite.

Vous avez dit aussi qu'il faut penser rapidement, et vous savez que vous devrez également agir rapidement. Nous avons changé de ministre des Transports trois ou quatre fois en trois ou quatre ans. De nombreuses mesures législatives qui auraient dû permettre de dépoussiérer la situation ont été déposées pour systématiquement mourir au feuillet un peu plus tard, ce qui m'amène à croire que vous ne devez pas abandonner votre bâton de pèlerin et que vous devez continuer à parler de ce projet, parce que sa réalisation exigera une grande volonté politique que je crois absente. C'est tout ce que je voulais dire.

Vous avez ajouté que c'est le marché qui décide. Que devrions-nous préciser dans notre rapport pour accélérer la prise de décisions qui vous permettraient de pouvoir réagir plus rapidement? Qu'est-ce que le gouvernement fédéral fait de mal et qu'il y aurait lieu d'améliorer?

M. Wilds : En ce qui me concerne, j'estime que c'est la lenteur des approbations environnementales des projets d'agrandissement qui fait problème. Je suis d'accord avec M. Evans pour dire que nous devrions faire beaucoup mieux et nous assurer que les gens comprennent bien ce que nous faisons dans le secteur des transports sur le plan de l'environnement. Nous habitons tous dans cette région. Nous buvons tous l'eau d'ici, nous respirons tous le même air et nos enfants et petits-enfants vivront ici. Nous ne sommes donc certainement pas là pour empirer la situation pour tout le monde. Les responsables pour tous les modes de transport déploient énormément d'efforts à ce titre, mais nous sommes lamentables quand vient le temps d'expliquer ce que nous

the 22 municipalities. We advocated for the establishment of a regional transportation authority and now they have it. It is one of the few in North America, if not the only one. It is not perfect, but it has certainly come a long way from where we were when we had to deal with 22 municipalities individually. There are a many positive things here. We have to build on those and we have to get the message out to all of the communities and through the school systems about why this gateway is good, what is in it for them, and what we are doing to mitigate our impacts on everybody and on the environment with respect to increased rail traffic and level crossing issues. All of those things are happening; we just have to get the message out and make sure that we get more and more people onside. The majority of people support it. The vocal minority are always the ones who get the media coverage.

Mr. Evans: One of the positive aspects of gateway thinking is that it has been genuinely bipartisan or multi-partisan: there were the ideas of the Martin government, and you mentioned Senator Austin who has been a real visionary in thinking about Canada's relations with Asia and where gateway fits in. Much of that vision is shared on the Conservative side and on the New Democratic Party side. I think politicians generally understand that big things are happening across the Pacific and that on balance we need to be more a part of them and that our lives will be better and richer if we connect rather than we protect ourselves from Asia. We have had a multi-partisan consensus on it.

The area where I think the federal government can take special leadership is around the governance mechanism we need that approximates a national transportation strategy. Senator Eyton's question is exactly right. We cannot look to Ottawa as the final leader on gateway strategies. It will have to be the private sector and our publics that push it, but we need Ottawa to design a governance mechanism that brings in a variety of players from the federal government and the provinces, from Western Canada as well as the East, and from the private sector.

Senator Austin had an idea about this related to a gateway council which for a variety of reasons has not been supported by this government. Senator Austin's proposal may not have been perfect, but it did recognize the need for a new council or group that would bring together these three different sets of players for purposes of promoting a national strategy. Thinking quickly and thinking big will need innovations in governance too. If we could call upon you and your committee to produce some ideas on the right balance among these three players — federal, provincial and private sector — that would be a

faisons. Nous allons devoir énormément nous améliorer à ce sujet. Cela me ramène d'ailleurs à ce que vous avez dit à propos de nos relations avec 22 municipalités. Nous avions recommandé d'avoir obtenu la création d'une régie régionale des transports. C'est l'une des rares du genre en Amérique du Nord, si ce n'est la seule. Elle n'est pas parfaite, mais elle représente un grand progrès par rapport à la situation antérieure où nous devions composer avec 22 municipalités. Il y a bien des choses positives sur lesquelles nous devons nous appuyer pour faire comprendre toutes les collectivités, ainsi que par le biais du réseau scolaire, et quoiqu'il en soit la porte d'entrée est une bonne chose, ce que les gens pourront en retirer et ce que nous sommes en train de faire pour réduire l'incidence de l'augmentation du trafic ferroviaire — avec ce que cela représente aux passages à niveau — sur la population et sur l'environnement. C'est déjà ce que ce nous faisons et il nous suffit de faire passer le message pour nous assurer que de plus en plus de gens seront de notre côté. D'ailleurs, une majorité nous appuie déjà, mais la minorité tapageuse est toujours celle dont on parle dans les médias.

M. Evans : L'une des choses positives à propos de l'idée de la porte d'entrée, c'est qu'elle est authentiquement bipartisan, pas ne pas dire multipartisan : c'est le gouvernement de M. Martin qui en a eu l'idée et vous avez parlé du sénateur Austin, qui a été un véritable visionnaire à propos des relations entre le Canada et l'Asie et de la place que pouvait occuper la porte d'entrée sur ce chapitre. La plupart des députés Conservateurs et Néo-démocrates adhèrent à cette vision. Je crois qu'en général les politiciens comprennent que quelque chose d'énorme est en train de se produire de l'autre côté du Pacifique et que nous sommes donc tenus d'adhérer davantage à ce mouvement, parce que nous ne pourrions que mieux nous porter et n'être que plus riches si nous nous connectons sur l'Asie-Pacifique plutôt que de nous protéger contre ce continent. Le consensus est donc multipartite.

Selon moi, le gouvernement fédéral pourrait jouer un rôle prépondérant en mettant en place le mécanisme de gouvernance dont nous avons besoin, mécanisme qui s'apparente à une stratégie nationale des transports. La remarque du sénateur Eyton à ce sujet était on ne peut plus juste. On ne peut pas espérer qu'Ottawa sera le grand chef d'orchestre des stratégies concernant la porte d'entrée. Il faudra que le secteur privé et la population poussent dans le même sens, mais il demeure que le gouvernement fédéral devrait produire le genre de mécanisme de gouvernance qui sera susceptible de mobiliser tout le monde : du gouvernement fédéral au secteur privé en passant par les gouvernements provinciaux, l'Ouest et l'Est du Canada.

Soit dit en passant, le sénateur Austin avait eu l'idée de créer un conseil de la porte d'entrée, mais pour différentes raisons, ce propre gouvernement ne l'a pas appuyé. La proposition du sénateur n'était peut-être pas parfaite, mais elle exprimait au moins la nécessité de disposer d'un nouveau conseil ou d'un nouveau groupe susceptible de réunir différents acteurs pour promouvoir une stratégie nationale. Penser rapidement et penser grand revient à dire qu'il faut également faire preuve d'innovation sur le plan de la gouvernance. Nous aimerions donc vous inviter, vous-même et votre comité, à nous faire part de vos idées sur

breakthrough and would also help us in our conversations with our Asian counterparts to say this is really moving. This is the St. Lawrence Seaway project for the next generation. It has support and Canadians can innovate.

Senator Tkachuk: I have a series of questions, but before go on, I should say I like Wal-Mart. To correct my good friend Senator Mercer, I do not think Mr. Campbell said that Wal-Mart does not care about the environment. What he said was that they got the price of a can of beer down to one cent. They do not care what problems we have on the Vancouver port. They want that can of beer to be transported here for one cent and they would find other ways to get it here for one cent just to sell a market in their stores. I thought I would pass that on since that is what he said, and I think that the author himself would agree with me.

We talk a lot about China. In the movies, King Kong was influential and transforming because of his size, not because of technology or because he did good things or improved efficiency or gave workers better salaries. Similarly, is China transforming the world economy because of new efficiencies, new technologies and new universities, or are they just big?

Mr. Evans: I am not sure I would use King Kong as a metaphor for China, but I think your question is important. My sense of why global China is the background to the things we are discussing today is that global China has essentially found a way to link high technology, foreign investment, sometimes cutting-edge technologies to low-wage labour in a manufacturing context. Second, while other countries are also doing it, because of the scale of the domestic Chinese market and because their government and their businesses are able to move quickly, China has become the shop floor of the world in an Asian context.

Global and regional supply chains have transformed Asia into an integrated production zone. The historical parallel that comes to mind is what happened when the United States entered the world economy in a major way just before and after the First World War with the Model Ts and the Ford mode of production. It is that kind of production system that is behind the export surge and is behind China's new connections into its region and globally. We are all now connected into global supply chains, many of which are centred in Asia. Therefore, China is not just King Kong; it is King Kong growing up in a neighbourhood with others that are feeding King Kong and who see him to their benefit. I do not know where Fay Wray is in this situation or who, metaphorically speaking, is being held in the hand, but every

façon de parvenir à un juste équilibre entre ces trois acteurs que sont le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et le secteur privé, parce que ce serait une avancée qui, en outre, nous aiderait dans nos conversations avec nos homologues asiatiques à qui nous pourrions dire que les choses bougent vraiment. Je le répète, pour la prochaine génération, ce projet est l'équivalent de la voie maritime du Saint-Laurent. Les Canadiens l'appuient et les Canadiens sont capables d'innover.

Le sénateur Tkachuk : J'ai une série de questions à poser, mais avant cela, je veux dire deux mots au sujet de Wal-Mart et corriger un peu ce que mon bon ami le sénateur Mercer en a dit. Je ne pense pas que M. Campbell ait affirmé que Wal-Mart ne se préoccupe pas d'environnement. Ce qu'il a dit, c'est que cette société fait transporter chaque bouteille de bière pour une cent. Elle ne se préoccupe pas du genre de problèmes que nous pouvons avoir au port de Vancouver. Tout ce qu'elle veut, c'est que sa bouteille de bière lui coûte une cent en transport, et elle est prête à trouver d'autres façons de la faire venir ici pour ce prix afin de s'assurer que ses magasins tiennent le marché. J'ai jugé nécessaire de faire cette précision, parce que c'est bien ce que M. Campbell a dit et je suis certain qu'il serait d'accord avec moi.

Nous avons beaucoup parlé de la Chine. Au cinéma, le film King Kong a été très influent et il a transformé les choses par l'envergure du projet, pas uniquement pour des questions de technologie, mais parce qu'il a permis de faire de bonnes choses ou d'améliorer l'efficacité et d'augmenter le salaire des travailleurs. Peut-on dire que la Chine est en train de transformer l'économie mondiale parce qu'elle innove sur les plans de l'efficacité, des nouvelles technologies et des universités ou parce que c'est un pays colossal?

M. Evans : Je ne pense pas que j'appliquerais la métaphore de King Kong à la Chine, mais votre question n'en est pas moins importante. J'ai l'impression que, si la Chine s'inscrit en toile de fond de nos échanges d'aujourd'hui, c'est que la Chine mondialisée a trouvé une façon d'établir un lien entre la haute technologie, les investissements étrangers, des technologies parfois à la pointe du progrès et une main-d'œuvre à bas salaire dans le secteur manufacturier. Deuxièmement — même si d'autres pays font la même chose — compte tenu de la taille du marché intérieur, de la gouvernance de ce pays et du fait que ses entreprises peuvent évoluer très rapidement, la Chine est devenue l'atelier asiatique du monde entier.

Les chaînes d'approvisionnement mondiales et régionales ont transformé l'Asie en une vaste zone de production intégrée. Sur un plan historique, on peut faire le parallèle avec ce qui s'est produit aux États-Unis quand ce pays est entré en grand dans l'économie mondiale, juste avant et juste après la Première guerre mondiale avec son modèle T et ses chaînes d'assemblage façon Ford. C'est ce genre de système de production qui se cache derrière la poussée des exportations et derrière les nouveaux liens que la Chine a établis sur son territoire et avec le reste du monde. Nous sommes à présent tous connectés avec les chaînes d'approvisionnement internationales dont beaucoup ont leur origine en Asie. Ainsi, la Chine ne peut pas être comparée à un simple King Kong; c'est King Kong, mais qui s'installe chez ses

business person in the country understands that their business future depends in part on how they react to global China and to King Kong.

Senator Tkachuk: I think I disagree with you about the United States entering it. I mean, the Model T happened because somebody invented a car, someone invented the piston engine, someone invented a way to manufacture it cheaply and faster than anybody else. It was brand new stuff. It seems to me that in China they are making the same car more cheaply because their labour is cheaper and they have so much of it. It is almost disposable labour. There are a billion people there. It is not that they are bringing anything new to the world, they just make it cheaper and faster. What will they need from us? We have spent a lot of time talking about the fact that they manufacture. I think Japan is more equivalent; remember when we used to talk about Japan manufacturing things so cheaply, but they had a free and democratic economy; they had unions; they had stuff happening there that caused labour to participate in the wealth that was received. Therefore, they became more like us rather than us becoming more like them. China has a totalitarian communist government that does not care about human rights or anything else really, and they can continue to exploit their workers for long, long periods of time at the point of a gun rather than bringing up the level of the wealth of their own workers. The distribution of wealth that we take for granted they do not have to do, and yet we are going to trade with them. What do they want from us outside of our natural resources? What can we make that they will buy that is important that we actually manufacture here that creates jobs and wealth and opportunity?

Mr. Evans: China is the good, the bad and the ugly all at the same time. It is the best of times, it is the worst of times. If Charles Dickens were alive now he would set his novel *A Tale of Two Cities* inside China, which is on the cutting edge of an enormous industrial and social transformation that rivals what happened to England over 150 years and is happening in a single country in the course of a generation. Remember back to 1979 when China was an inward-looking economy. We could not have even imagined then what it would be now. We could not have anticipated the changes, some good and some not so good, that have occurred inside China. I think your fundamental question is one many Canadians are asking: This looks like a powerful, competitive force we are up against, so how do we participate in it? Gateway thinking is essential there. Canadian manufacturers can do things in China. We will need those efficient supply chains, not just to import finished goods from China but to move component parts back and forth. What will the automobile industry look like in five to ten years? I suggest China will be in it

voisins qui le nourrissent parce qu'ils en tirent un avantage. Je ne vois pas bien la place de Fay Wray dans tout cela, ni si elle est ensermée dans la main du monstre, pour poursuivre la métaphore, mais il ne se trouve pas un seul entrepreneur canadien qui ne se soit pas conscient que, pour réussir en affaires, il devra passer par cette Chine mondialisée et par King Kong.

Le sénateur Tkachuk : Je ne suis pas d'accord avec vous sur les causes de l'entrée des États-Unis dans l'économie mondiale. S'il y a eu le modèle T, c'est que quelqu'un a inventé l'automobile, que quelqu'un d'autre a inventé le moteur à piston et qu'un autre a inventé une nouvelle façon de fabriquer les voitures plus rapidement et pour moins cher la concurrence. Tout cela, c'est entièrement nouveau. J'ai plutôt l'impression que la Chine fabrique exactement les mêmes voitures, mais pour moins cher grâce à une abondante main-d'œuvre à bas prix. La main-d'œuvre est quasiment réifiée au point d'être consommable. Les Chinois sont des milliards. Ils n'apportent rien de nouveau au reste du monde; ils font simplement la même chose, pour moins cher plus vite. Qu'aura-t-on à leur offrir? Nous avons beaucoup perdu du fait qu'ils fabriquent beaucoup de produits. Je pense qu'il serait plus valable de faire un parallèle avec le Japon, parce que vous vous souviendrez de tout ce que l'on disait à propos de ce pays qui fabriquait des tas de choses pour un prix tellement bas, mais le Japon a une économie libre et démocratique, on y trouve des syndicats et la main-d'œuvre a bénéficié des richesses qu'elle a contribué à créer. Ce sont les Japonais qui ont commencé à ne pas ressembler peu à peu, plutôt que l'inverse. La Chine, elle, dirigée par un gouvernement communiste totalitaire qui se soucie peu des droits de la personne — en fait, il ne se soucie pas vraiment de grand-chose —, et qui peut exploiter ses travailleurs pendant très longtemps à la pointe du fusil, plutôt que leur permettre de profiter de l'enrichissement du pays. Ce gouvernement chinois n'a pas à se préoccuper de la répartition des richesses que nous prenons pour une évidence sous nos latitudes, mais nous devons tout de même commercer avec la Chine. Qu'est-ce que les Chinois attendent de nous, outre nos ressources naturelles? Que pourrait-on fabriquer, ici, pour créer des emplois et de la richesse chez nous, ainsi que des occasions d'affaires dont les Chinois pourraient bien vouloir?

M. Evans : Ce pays qu'est la Chine est tout à la fois « le bon, le brut et le truand ». C'est le pire et le meilleur dans une même incarnation. Si Charles Dickens devait écrire aujourd'hui un roman *Le Conte des deux cités*, il le situerait en Chine qui vit une fantastique transformation industrielle et sociale équivalente à celle qui s'est produite en Angleterre il y a plus de 150 ans, mais ce n'est qu'elle intervient dans un seul pays et dans l'espace d'une seule génération. En 1979, quand la Chine était encore une économie autarcique, nous étions loin de nous imaginer ce qu'elle allait devenir. Nous n'aurions pas pu anticiper les changements — certains pour le mieux et d'autres pas — qui se sont produits dans ce pays. La question fondamentale que vous posez est celle qui se pose de nombreux Canadiens : ce pays semble être une puissance concurrente très solide à laquelle nous faisons face et il y a lieu de se demander comment nous allons participer à l'essor des marchés? C'est là que la porte d'entrée devient essentielle. Les fabricants canadiens peuvent confier leurs produits aux travailleurs chinois. Nous aurons besoin de

in a major way in North America. In that context, considering what we want from China and they want from us, they want to invest in our country. The surveys we have done of outward Chinese investment decisions indicate that they want to invest in the natural resources in Canada. Their number one drive, though, is to invest in manufacturing in Canada, particularly in Ontario and Quebec. They are interested, as Japan was 20 years ago, in outward investment as well. I cannot paint any simple picture of pluses and minuses, but it seems to me that our integration with China as part of globalization is no longer out there. It is a day-to-day economic reality for Canadians.

Senator Tkachuk: Is all our concentration on China? I think India would be at least as great a partner. Their education system produces outstanding engineers whom they have exported to the United States and who have settled in the Silicon Valley. Also, India is a democracy. Should we be focusing as much attention of them?

Mr. Evans: I would answer by saying we should focus more attention on India, but not less on China, Japan and Korea. In gateway terms, and Senator Mercer will be especially interested in this, in Halifax they see India as one of their big opportunities for the future. Today, China's manufacturers' exports are about 5 times what India's are, but the Port of Halifax is looking three, five and 10 years down the line. Halifax is closer to the western coast of India than is Vancouver. We see a more globalized world as our investment. We have a minister in India now. Our trade relations with India and our exports to India are both jumping very quickly. You have helped us by bringing India into the equation. Our sense of a national gateway strategy is that Halifax and Eastern Canada will be dealing with India as first ports of entry a little bit faster than we think.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, for your presence here today. We will certainly include your presentation and answers to our questions in our report.

Senators, the next witness is from the BC Trucking Association, Mr. Paul Landry.

Paul Landry, CEO, BC Trucking Association: I appreciate the opportunity to address the committee this afternoon. The BC Trucking Association, BCTA, represents the commercial motor carrier industry in British Columbia. Our association was formed in 1913. Our purposes today are to advise our members on all

chaînes d'approvisionnement efficaces, pas uniquement pour importer des produits finis en provenance de Chine, mais bien pour instaurer une noria afin de transporter des composantes entre nos deux continents. À quoi ressemblera l'industrie automobile dans cinq ou dix ans d'ici? Je dirais que la Chine sera très présente sur le marché nord-américain. Cela étant, que voulons-nous de la Chine et qu'est-ce que pays attend de nous? Eh bien, les Chinois veulent investir chez nous. À en croire les sondages que nous avons réalisés à propos des décisions d'investissement chinois à l'étranger, ces gens-là veulent investir dans les ressources naturelles au Canada. Ce qu'il y a de plus important, cependant, c'est d'investir dans le secteur manufacturier au Canada, surtout en Ontario et au Québec. Les Chinois, tout comme les Japonais il y a 20 ans, veulent investir à l'extérieur. Je ne peux pas ramener toute la question à deux simples colonnes, avec le positif d'un côté et le négatif de l'autre, mais j'ai l'impression que notre intégration avec le marché chinois dans le cadre de la mondialisation ne soulève plus de question. C'est devenu une réalité économique quotidienne pour les Canadiens.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que nous concentrons tous nos efforts sur la Chine? J'estime que l'Inde pourrait faire un aussi bon partenaire commercial. Son système éducatif produit des ingénieurs de haut niveau qui se retrouvent aux États-Unis, dans la Silicon Valley. Et puis, l'Inde est une démocratie. Ne pensez-vous pas que nous devrions nous intéresser tout autant à ce pays?

M. Evans : Je vous dirais que nous devrions nous intéresser davantage à l'Inde, sans pour autant nous intéresser moins à la Chine, au Japon et à la Corée. Le sénateur Mercer sera tout particulièrement intéressé de savoir qu'en ce qui concerne les portes d'entrée du Canada, Halifax considère l'Inde comme l'un de ses plus gros marchés potentiels de l'avenir. Pour l'instant, les fabricants chinois exportent environ 15 fois plus que les Indiens, mais le port d'Halifax s'attend à ce que les importations indiennes augmentent à termes de trois, cinq et dix ans. Halifax est moins éloignée que Vancouver de la côte occidentale indienne. Pour ce qui est des investissements, le monde est de plus en plus globalisé. Un de nos ministres se trouve actuellement en Inde. Nos relations commerciales avec ce pays et les exportations que nous lui destinons sont en pleine progression. À Halifax, vous nous avez aidé en ramenant l'Inde dans nos calculs. Nous nous disons que, dans le cadre d'une stratégie nationale concernant les ports d'entrée, Halifax et l'Est du Canada offriront, beaucoup plus rapidement que nous le pensons, les premiers ports qui seront reliés avec l'Inde.

La présidente : Merci beaucoup, messieurs, de vous être déplacés aujourd'hui. Nous ne manquerons pas de joindre vos exposés et d'intégrer vos réponses à notre rapport.

Sénateurs, le prochain témoin, qui est M. Paul Landry, représente la BC Trucking Association.

Paul Landry, président-directeur général, BC Trucking Association : J'apprécie cette occasion de prendre la parole devant le comité. La BC Trucking Association, la BCTA, représente l'industrie du transport routier en Colombie-Britannique. Notre association a été créée en 1913. Notre

matters affecting the commercial motor carrier industry, to promote and protect the rights and interests of owners of motor carrier companies, and to promote just and fair regulations and enforcement of those regulations.

We are a broadly based organization. You will note that I refer to motor carriers and not specifically trucking companies. We represent companies hauling every conceivable type of freight requiring road transportation, including manufactured goods, dry and liquid bulk products, forest products, household products, and general freight on both a for-hire and private transport basis. We also represent a broad base of waste management companies, many charter and scheduled bus companies in British Columbia, the ready-mixed concrete transporters, a number of courier companies, and an organization called the Northern BC Truckers Association, which resides in the northeast corner of the province. Some of our companies are among Canada's largest trucking companies, but most are small- to medium-sized enterprises with many family-owned operations. We also have about 250 supplier members that provide goods and services to the trucking and bus industries. Importantly, with respect to this presentation, BCTA represents hundreds of companies that either serve intermodal facilities or have a business relationship with carriers that do.

BCTA is affiliated with similarly constituted trucking associations in other Canadian provinces and with our national body, the Canadian Trucking Alliance, which is based in Ottawa.

We have a great deal of respect for the Greater Vancouver Gateway Council. As a member of the council's board and the executive committee, I want to endorse enthusiastically the council's submission. I was not here for the entire presentation, but I caught quite a big of the question and answer period at the end.

I will not burden the committee by repeating the important messages that were presented by Mr. Wilds. I would like to use my time today to provide further detail on two issues that were touched on in the council's brief: first, transportation and the environment, specifically in my case trucking and the environment; and second, the stability of trucking services at the ports in the Lower Mainland.

The trucking industry plays a critical role in freight transportation in Canada. We handle about 70 per cent of goods by value that move in Canada over 60 per cent of our trade with the United States. Given the ubiquitous nature of trucking, BCTA believes that the trucking industry has a responsibility and an opportunity to protect the environment and to preserve air quality. For this reason, our association supports the national 14-point action plan that the Canadian

mission consiste : à renseigner nos membres sur toutes les dimensions qui ont une incidence sur le secteur du transport routier; à promouvoir et à protéger les droits et les intérêts des exploitants d'entreprises de transport routier, et à promouvoir la justice et l'équité en ce qui a trait à l'adoption et à l'application des règlements.

Nous sommes une vaste organisation. Vous aurez remarqué que j'ai parlé de transport routier et pas d'entreprises de camionnage. Nous représentons en effet des entreprises qui transportent toutes sortes de marchandises sur les routes, compris des biens manufacturés, des produits secs ou liquides vrac, des produits forestiers, des produits ménagers ainsi que de la marchandise générale que ce soit pour compte d'autrui ou pour compte propre. Nous représentons également une large fourchette d'entreprises de traitement de déchets, de nombreuses compagnies de location d'autocar et des sociétés de transport par autobus. En Colombie-Britannique, des sociétés de transport de biens prêt à l'emploi, un certain nombre de compagnies de messagerie ainsi qu'une organisation du nom de Northern BC Truck Association, qui est située dans la partie nord-est de la province. Certaines des sociétés que nous représentons sont parmi les plus grosses entreprises de camionnage, mais la plupart sont des PME familiales. Nous représentons également quelque 250 membres qui fournissent des biens et des services aux secteurs du camionnage et du transport par autobus. Dans le cadre de cette présentation, il convient tout particulièrement de mentionner que la BCTA représente des centaines de sociétés qui font affaires avec des installations intermodales ou qui entretiennent des relations commerciales avec des transporteurs oeuvrant dans ce domaine.

La BCTA est affiliée à des associations de camionnage semblables, dans d'autres provinces, de même qu'à la centrale nationale, l'Alliance canadienne du camionnage, qui a son siège à Ottawa.

Nous avons beaucoup de respect pour le Greater Vancouver Gateway Council. En ma qualité de membre de son conseil d'administration et de son bureau, c'est avec beaucoup d'enthousiasme que je souscris à son exposé de tout à l'heure. Je n'ai pas été ici pendant toute la durée du témoignage du conseil, mais j'ai pu entendre la plupart des questions et des réponses de la fin.

Je ne vais pas embêter le comité en répétant les importants messages que vous a communiqués M. Wilds. J'entends plutôt vous apporter des précisions au sujet de deux grands domaines dont le conseil traite dans son mémoire : d'abord, le transport et surtout le camionnage en ce qui me concerne — l'environnement; deuxièmement, la stabilité des services de camionnage dans les ports du Lower Mainland.

Le secteur du camionnage joue un rôle critique pour transporter les marchandises au Canada. Nous acheminons environ 70 p. 100 de la valeur totale de marchandises transportées au Canada et plus de 60 p. 100 de nos échanges avec les États-Unis. Comme le camionnage est omniprésent, la BCTA estime que ce secteur est à la fois responsable et en mesure de protéger l'environnement et de préserver la qualité de l'air. C'est pour cette raison que notre association appuie le plan d'action

Trucking Alliance, CTA, developed in 2006 to contribute to a made-in-Canada clean air solution by the federal government. CTA's action plan looks at the entire truck, from the tires to heating and cooling systems and even how the truck is financed, for ways to reduce emissions. According to CTA, implementing the plan would have the combined equivalent impact in terms of air quality and greenhouse gases of removing more than tens of thousands of old trucks from Canadian roads.

CTA's 14 action items, which are designed to meet distinct goals, include the following: The first measure is accelerating the penetration of smog-free trucks through tax incentives. If the Canadian trucking fleet were composed entirely of 2007 engine technologies, the air quality impact would be equal to removing more than 90 per cent of today's trucks from the road, hence the importance of providing incentives for trucking companies to acquire new equipment.

Second, we should encourage auxiliary heating and cooling systems, what we call anti-idling technologies, by reinstating Natural Resources Canada's rebate program, which was in place until the last federal budget in 2006. A truck's cab is a driver's workplace where he or she spends a significant amount of time and therefore it must be kept at a comfortable temperature. However, anti-idling technologies make it possible to be comfortable without idling, thereby saving fuel and reducing emissions. Madam Chair, there are details with respect to these propositions in two appendices which I have provided along with my report.

Third, another important aspect of reducing emissions is reducing and controlling truck speeds. Limiting speed reduces fuel consumption, which in turn reduces emissions. I guess that is just common sense. Part of our plan calls for regulated enforcement of truck speeds across Canada.

Fourth, another element of the plan is reducing emissions from all modes by requiring all modes of freight transportation to meet regulated emissions reductions of the same order of magnitude as trucking.

The other issue I want to talk to you about involves the trucking service's stability in the Lower Mainland, particularly in our ports. As I think most of the committee will recall, on June 27, 2005, approximately 1,000 to 1,200 owner-operators contracted to 40 or 50 trucking companies in the Lower Mainland withdrew their services for Lower Mainland containers. Their case, which I think had merit, was they were receiving less than adequate compensation for their services. The remaining 400-plus trucking companies and approximately 6,000 owner-operators

d'action national en 14 points qu'a élaboré l'Alliance canadienne du camionnage, l'ACC, en 2006, à titre de contribution à la solution « canadienne » qu'Ottawa propose d'apporter aux problèmes de la pollution atmosphérique. Le plan d'action de l'ACC appréhende le camionnage dans son intégralité, c'est-à-dire des pneus aux systèmes de chauffage et de climatisation, en passant par le mode de financement des camions afin de réduire les niveaux d'émission. L'ACC estime que la mise en œuvre de ce plan reviendrait, sur le double front de la qualité de l'air et de la réduction des gaz à effet de serre, à retirer plus de 10 000 camions lourds des routes canadiennes.

Voici quelques-unes des mesures que l'on retrouve dans le plan d'action de l'ACC en 14 points, mesures qui sont destinées à répondre à des objectifs distincts : la première consiste à accélérer la mise en circulation de camions ne produisant pas de smog grâce à l'application d'encouragements fiscaux. Si le parc canadien était entièrement composé de camions dotés de moteurs aux normes technologiques de 2007, l'effet sur la qualité de l'air équivaldrait à retirer plus de 90 p. 100 des camions qui roulent actuellement sur nos routes, d'où l'importance de consentir des mesures d'encouragement fiscal aux entreprises de camionnage afin de leur permettre d'acheter du nouveau matériel.

Deuxièmement, nous devrions favoriser l'adoption de systèmes de chauffage et de climatisation auxiliaires, selon une technologie que nous appelons « anti-ralenti », en relançant le programme des remises de Ressources naturelles Canada qui existait jusqu'au dernier budget fédéral de 2006. La cabine du camion est le lieu de travail du routier qui y passe énormément de temps, d'où la nécessité de maintenir cet espace de vie à une température confortable. Les technologies anti-ralenti permettent d'obtenir ce genre de confort sans qu'il soit nécessaire de laisser tourner le moteur au ralenti, ce qui permet donc d'économiser du carburant et de réduire les émissions. Madame la présidente, vous trouverez des précisions au sujet de ces propositions dans les deux annexes qui accompagnent mon mémoire.

Troisièmement, l'autre genre de mesure importante pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre consiste à réduire et à contrôler la vitesse des camions. La limitation de la vitesse permet de réduire la consommation et donc les émissions. Je suppose que c'est du simple bon sens. Notre plan prévoit notamment de réglementer la vitesse de tous les camions au Canada et de faire respecter les limitations.

Quatrièmement, le plan prévoit de favoriser la réduction des émissions de tous les modes de transport de marchandises au Canada en imposant des niveaux de réduction d'émissions qui soient comparables à ceux de l'industrie du camionnage.

Je me propose également de vous entretenir de la stabilité dans le secteur du camionnage, dans le Lower Mainland, et surtout dans nos ports. La plupart d'entre vous se souviendront sûrement que, le 27 juin 2005, quelque 1 000 ou 1 200 propriétaires-exploitants qui travaillaient à contrat pour 40 ou 50 entreprises de camionnage du Lower Mainland ont cessé d'offrir leurs services de transport de conteneurs dans cette région. Ils estimaient, et je juge que c'était en partie fondé, qu'ils ne recevaient pas une rémunération suffisante pour les services

and company drivers transporting containers to and from Lower Mainland ports were not directly involved in the dispute but were intimidated into stopping their services.

BCTA repeatedly urged the provincial and federal governments to deliver a clear public message that intimidation of any kind would not be tolerated and to provide the necessary protection for those who wished to work. In terms of organized labour, we certainly respect the right of any worker to withdraw his or her labour under legal strike conditions and we respect the right of any small business owner to withdraw their services if they feel that they are not being properly compensated. Our concern at the time was simply the intimidation associated with the blockages to access to the port. In any case, provincial policy of the day apparently dictated that a soft approach should be taken for what was largely misunderstood to be a labour dispute. This was not a labour dispute. It was a withdrawal of services by independent contractors. Apparently over the course of the dispute hundreds of millions of dollars were lost and thousands of people and businesses suffered. At the tail end of the discussion with the Greater Vancouver Gateway Council, I had an opportunity to hear about the reputation of the port and the gateway with our overseas customers, and obviously the dispute in 2005 did nothing to enhance our reputation abroad.

In any case, the 2005 dispute was ultimately resolved through the imposition of a memorandum of agreement or MOA on the carriers and owner-operators. The MOA essentially mandated minimum trip rates for owner-operators while indirectly introducing minimum freight charges. This MOA will expire on August 2, 2007, hence the need for some attention to what may transpire at that point.

The 2005 MOA was a product of violence and intimidation, and BCTA's concern is that similar tactics may be used to achieve a renewal of the MOA in 2007, in particular a renewal of the owner-operator compensation schedule it contains. The Vancouver Port Authority has already announced that it does not intend to establish trip rates or other compensation for container truckers, and the Vancouver Port Authority will not continue, extend, or replace this agreement.

As a representative of many trucking companies that service the Port of Vancouver and that are affected by the intermodal operations of the port, it is our view that an early announcement by the federal government of their intentions are would reduce uncertainty amongst the various stakeholders. In BCTA's view, the marketplace should establish compensation rates for owner-operators as it does for other sectors and for other market

offerts. Plus de 400 autres entreprises de camionnage et quelque 6 000 propriétaires-exploitants ou chauffeurs salariés assurent des services de livraison et de prise en charge de conteneurs dans les ports du Mainland n'étaient pas directement concernés par le différend, mais à force d'intimidation, ils ont dû interrompre leurs services.

La BCTA a régulièrement exhorté les gouvernements provincial et fédéral à déclarer publiquement et clairement que les intimidations de ce genre ne seraient pas tolérées et à assurer la protection de ceux qui voudraient continuer de travailler. Nous respectons bien sûr le droit de n'importe quel travailleur syndiqué de ne plus offrir ses services en situation de grève légale et nous respectons aussi celui des petits entrepreneurs de faire la même chose s'ils estiment qu'ils ne sont pas suffisamment payés. L'époque, nous étions simplement préoccupés par le genre d'intimidation que nous avons constaté au niveau des barreaux bloquant l'accès au port. Quoi qu'il en soit, il semble que le gouvernement provincial avait alors pour politique de traiter avec douceur ce que tout le monde avait essentiellement interprété mais à tort, comme étant une grève. Or, il ne s'agissait pas d'une grève, mais plutôt d'une interruption de service par des entrepreneurs indépendants. Il semble qu'à cause de ce conflit, des centaines de millions de dollars ont été perdus et que des milliers de gens ainsi que des entreprises ont souffert de la situation. Dans vos derniers échanges avec le Greater Vancouver Gateway Council, j'ai entendu que la réputation du port et de la porte d'entrée n'était pas reluisante auprès de nos clients ou clients, et il est évident que le conflit de 2005 n'a rien fait pour l'améliorer.

Quoi qu'il en soit, le conflit de 2005 a finalement été réglé par l'imposition d'un protocole d'entente entre les transporteurs et les propriétaires-exploitants. Celui-ci a imposé le versement de taux minimum par voyage aux propriétaires-exploitants tout en provoquant indirectement une augmentation du taux minimum de fret. Comme ce protocole d'entente expirera le 2 août 2007, il convient tout de suite de s'intéresser à ce qui risque de se produire à ce moment-là.

Le protocole d'entente de 2005 a été arraché à force de violence et d'intimidation, et la BCTA craint que le même groupe de camionneurs n'ait recours à des tactiques semblables pour obtenir le renouvellement de ce protocole d'entente en 2007, surtout en ce qui concerne le barème de rémunération des propriétaires-exploitants. L'administration du port de Vancouver a déjà annoncé qu'elle n'a pas l'intention d'imposer un nouveau minimum par voyage ni d'autres formes d'indemnité pour les chauffeurs de camion porte-conteneurs, ni de continuer, d'étendre ou de remplacer ce protocole.

En qualité d'organisme représentant un grand nombre d'entreprises de camionnage qui travaillent pour le port de Vancouver et qui sont touchées par les activités intermodales du port, la BCTA estime que, si Ottawa faisait rapidement connaître ses intentions, les différents intervenants sauraient de quoi il retourne. La BCTA juge que c'est le marché qui devrait fixer les barèmes de rémunération des propriétaires-exploitants, comme

participants. Moreover, the circumstances that led to the imposition of the memorandum of agreement in 2005 have changed.

I will cite a few examples. The Vancouver Port Authority has modified its truck licensing system for operators to recognize a more stable business model, which is company-owned equipment and employee drivers, where the issue of unpaid time is basically taken out of the equation. Over time, owner-operators will play less of a role in this sector. Only companies with company-owned equipment are able to apply for a licence, although the other companies have been grandfathered. Second, there is a general recognition amongst the various port stakeholders that more must be done to improve operational efficiency for trucking companies, owner-operators and drivers, and some of this has begun to occur. For example, the terminals have increased their hours of operation for truck gates or access to their terminals, and improved truck reservation software is being introduced, and finally additional equipment is being deployed to handle the containers at the terminals. Third, the establishment of a Lower Mainland container stakeholders forum by the Honourable David Emerson and the Honourable Kevin Falcon has created an opportunity for stakeholders to discuss concerns, identify greed-upon problems, and develop solutions in a constructive fashion. Fourth, under the auspices of the forum, the provincial government has developed an educational tool that will allow owner-operators and prospective owner-operators to understand their costs and thus develop an understanding about the minimum compensation necessary to provide services. Finally, there has been a degree of penetration by organized labour, which has organized some of the owner-operators in the sector, thereby creating a more level playing field through the imposition of contracts. To a certain extent, contracts have come in to replace what the MOA was designed to accomplish.

Given these circumstances, the calming effect of the MOA or a like instrument in our view is no longer necessary. Maintaining the MOA would send the inappropriate message that small business owners such as owner-operators need not be responsible for determining their own destinies.

In summary, due to significant economic and other impacts, recurrence of the 2005 port dispute must be prevented. In addition to the federal government announcing its intent not to support a continuation of the MOA, we believe that it is of the utmost importance that the federal and provincial governments collaborate to exercise swift, certain and severe enforcement of the law in the event of a dispute, to not employ any other form of economic regulatory intervention to mollify

c'est le cas dans les autres secteurs et pour les autres participants au marché. Qui plus est, la situation d'aujourd'hui n'est plus comparable à celle qu'elle était à l'époque où le protocole d'entente a été imposé, c'est-à-dire en 2005.

Je vais vous donner quelques exemples. Premièrement, l'administration du port de Vancouver a modifié son système d'octroi de licence pour les exploitants afin de favoriser un modèle d'entreprise plus stable où les compagnies possèdent le matériel et où les chauffeurs sont des employés, ce qui permet dès lors d'éliminer le problème des temps morts non payés. Avec le temps, les propriétaires-exploitants seront appelés à jouer un rôle de moins en moins important dans ce secteur. Seules les entreprises possédant leur propre matériel peuvent demander une licence, bien que les autres disposent de droit acquis. Deuxièmement, les différents intervenants du port s'entendent pour reconnaître qu'il convient de faire plus pour améliorer l'efficacité avec laquelle les donneurs d'ordre utilisent les sociétés de camionnage, les propriétaires-exploitants et les chauffeurs, processus qui est d'ailleurs déjà enclenché. Par exemple, les gares routières de marchandises ont décidé de prolonger leurs heures d'ouverture pour l'accès aux portes de chargement, elles se sont dotées de nouveaux logiciels, plus perfectionnés, de réservation des camions et, enfin, elles ont acheté du matériel supplémentaire de manutention des conteneurs. Troisièmement, grâce à la création de la tribune des intervenants du transport de conteneurs dans le Lower Mainland, sous l'impulsion de l'honorable David Emerson et de l'honorable Kevin Falcon, tous les intervenants du milieu ont maintenant la possibilité de parler de ce qui les préoccupe, de trouver des solutions à un ensemble de problèmes communs et cela de façon constructive. Quatrièmement, sous les auspices de cette tribune, le gouvernement fédéral a conçu un outil éducatif grâce auquel les propriétaires-exploitants actuels et futurs pourront avoir une meilleure idée de leurs frais d'exploitation et seront donc en mesure de mieux définir la rémunération minimale qu'ils devront exiger pour leurs services. Enfin, nous avons assisté à une certaine syndicalisation des propriétaires-exploitants qui a permis d'instaurer des règles du jeu plus équitables à la suite de l'imposition des contrats. Dans une certaine mesure, ces contrats sont en train de remplacer ce que prévoyait le protocole d'entente.

Compte tenu de tout cela, l'effet lénifiant du protocole d'entente ou d'instruments de ce genre n'est plus, selon nous, nécessaire. Le maintien du protocole d'entente reviendrait à dire, à tort, que les entrepreneurs, comme les propriétaires-exploitants dans le secteur du camionnage, ne sont pas assez responsables pour assumer leur propre destin.

Je terminerai en disant qu'à cause de ses effets économiques et autres très importants, il faut éviter que le conflit de travail de 2005 se répète. Outre que le gouvernement fédéral devrait annoncer son intention de ne pas appuyer la prorogation du protocole d'entente, nous estimons qu'il est de la plus haute importance : que les gouvernements fédéral et provincial collaborent pour faire en sorte que la loi soit appliquée rapidement, de façon univoque et avec sévérité en cas de conflit

law-breakers, and continue to support operational improvements at the Lower Mainland ports.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Landry. The Port of Vancouver now uses a Web reservation system at its container terminals, which is helping them to achieve their goal of a 20-minute truck turnaround time. Do you know of any other initiative like that one that could help achieve a more productive truck turnaround time?

Mr. Landry: As I alluded to, I think the acquisition of equipment to service trucks would help. Improvements could be made to the reservation system to allow trucking companies to both drop off and pick up containers or to pick up and drop off containers all in one reservation. That would be very helpful. Continuing extended gate hours would be helpful. Ensuring that there are sufficient workers at the terminals to service the trucks is important as well. I think that all of those issues are recognized by the terminals and they are working hard to ensure that productivity improvements occur.

The Chairman: The majority of shippers like trucks because they offer flexibility and time advantages. Trucking is a door-to-door service and is much faster than rail. However, long-distance trucking has killed employment. At the same time, truck driving is not considered skilled employment with respect to immigration. Individuals promise and some do put together a program to bring in special employee groups. Saskatchewan did this and brought in 150 truckers and their families from Britain. Apparently it has worked out quite well. What are your views regarding immigration and skilled employment issues related to long-distance trucking?

Mr. Landry: Long-distance trucking is certainly the area where we are experiencing the greatest shortfall of professional truck drivers. Our view is that the immigration of skilled truck drivers from other countries can and should play at least a small role in dealing with our potential shortage, but we also believe that the investment needs to be made at home. We need to promote our industry to people who might not be aware of the potential for earning a good income. We believe that we have to improve working conditions as well as compensation for drayage workers in our industry. We need to improve training for workers as well, which our association is working on aggressively in our strategic plan. We see immigration as being supplemental in a very small way. There may be areas in the province experiencing a shortage for which there is no other solution but to bring in workers from abroad, but there may be a surplus of workers in the Lower Mainland. I will be candid: we think surplus is part of the problem in terms of competitive pressures in that market. The Lower Mainland is an attractive place to be — you are home

de travail; que ces deux ordres de gouvernement ne recourent pas à une autre forme d'intervention réglementaire économique visant à calmer ceux qui enfreignent la loi, et qu'ils continuent d'appuyer les améliorations opérationnelles apportées aux ports du Lower Mainland.

La présidente : Merci beaucoup, monsieur Landry. Le port de Vancouver utilise à présent un système de réservation sur Internet grâce auquel ses terminaux à conteneurs atteignent leurs objectifs de 20 minutes par rotation de camion. Êtes-vous au courant d'autres initiatives de ce genre qui seraient susceptibles d'améliorer la productivité du transport par camion en réduisant les temps de rotation?

M. Landry : Comme je le disais, je pense que l'achat de machines pour charger et décharger les camions aiderait beaucoup. On pourrait aussi améliorer le système de réservation afin que les entreprises de camionnage qui déposent les conteneurs après en avoir livrés, ou vice-versa, puissent planifier ces différents types d'opération dans le cadre d'une seule et même réservation. Ce serait très utile. Le maintien des heures d'ouverture prolongées serait aussi utile. Il serait très important de s'assurer qu'il y ait un nombre suffisant de travailleurs dans les terminaux pour charger et décharger les camions. Je pense que les terminaux à conteneurs sont conscients de tous ces problèmes et qu'ils travaillent très fort pour parvenir à améliorer la productivité.

La présidente : La majorité des expéditeurs aiment les camionneurs parce qu'ils sont synonymes de souplesse et de rapidité. Le camionnage, beaucoup plus rapide que les chemins de fer, permet un service de type porte-à-porte. Toutefois, le camionnage sur longue distance a tué l'emploi, ce qui n'empêche que les services de l'immigration ne considèrent pas que le camionnage correspond à des emplois qualifiés. Des particuliers se sont engagés à mettre sur pied un programme afin d'attirer des gros groupes d'employés spéciaux, et certains ont tenu promesse. C'est ce qui s'est passé en Saskatchewan qui a attiré 150 camionneurs et leurs familles de Grande-Bretagne. Apparemment, la formule a plutôt bien fonctionné. Que pensez-vous de ces questions d'immigration et d'emploi qualifié en ce qui concerne le camionnage sur longue distance?

M. Landry : C'est sans doute dans le domaine du camionnage sur longue distance que nous manquons le plus de chauffeurs professionnels. Nous sommes d'avis que des chauffeurs de camion qualifiés, venant d'autres pays, pourraient et devraient nous permettre de régler en partie les pénuries éventuelles, mais nous sommes également convaincus qu'il va falloir faire des investissements sur ce chapitre au Canada. Il nous faut promouvoir notre industrie auprès de ceux qui estiment qu'il n'est peut-être pas rémunérateur. Nous pensons qu'il va falloir améliorer les conditions de travail, de même que le statut des travailleurs de l'industrie du camionnage. Il faudra améliorer la formation de ces gens-là, ce que notre association a entrepris de faire de façon résolue dans son plan stratégique. Pour l'immigration ne peut que nous amener à un petit complément de main-d'œuvre. Il y a peut-être des régions dans cette province où il y a des pénuries et pour lesquelles l'immigration sera la seule solution, mais il peut aussi y avoir un excédent de chauffeurs routiers dans le Lower Mainland. Je vais être franc avec vous.

every night and you work Monday to Friday — but there just is not enough work for everybody. We are talking to the federal and provincial governments about the possibility of determining why it is the workers are not looking at other markets and what it would take to incent those workers to go elsewhere. Perhaps we need drivers for cross-border activities, for example. Perhaps there are language or documentation issues. I am not sure, but we need to find out what the problem is so that we can assist workers to transition to markets that are more robust.

Senator Tkachuk: You mentioned work stoppage in 2005 by 1,000 to 1,200 owner-operators contracted to 40 or 50 trucking companies. Were those owner-operators and those 40 or 50 trucking companies part of your association?

Mr. Landry: Some of the trucking companies are. The owner-operators are not, because by and large we represent trucking companies rather than owner-operators or employee drivers.

Senator Tkachuk: What was the issue with those 40 or 50 trucking companies that affected those owner-operators versus the other trucking companies that also had owner-operators?

Mr. Landry: Those 40 to 50 companies were responsible for probably 60 per cent or 70 per cent of the movements. They did very little other than offer drayage services, and by and large the model they used for their operations involved subcontractors, the owner-operators. The issue that was central to the dispute was that the carriers felt that they could not get sufficiently high rates from their customers in order to provide the owner-operators with the kind of revenue stream they wanted. In other words, the rates were too low. There is some legitimacy to that. The other 400 companies were involved in a variety of long-haul carriers that were serving the port regularly. Maybe once or twice a day they would go in rather than 40 or 50 movements, or they were involved in the de-stuffing operations. The container would come to them by way of a drayage carrier, the container would be de-stuffed, and it would go out in a variety of directions, perhaps some to the U.S., some to Western Canada. All of these were affected by the work stoppage. Many of the carriers that were serving the port that were not involved in this dispute used a different model for compensation. In some cases they had owner-operators, but they did not have the owner-operators by the hour, so if the owner-operator got stuck in a lineup somewhere, he or she was still getting paid, that was not the source of irritation. Many of those companies had company-owned equipment and employee drivers. Again, an employee driver would be compensated if the driver was stuck in a lineup. The central issue was that because of productivity issues at the port, because of delays getting in

Nous pensons que le problème tient, en partie, à un surcroît de chauffeurs à cause des pressions compétitives que cela exerce sur le marché. Le Lower Mainland est une région où il fait bon travailler — on rentre chez soi tous les soirs et on travaille du lundi au vendredi —, mais il n'y a pas assez de travail pour tout le monde. Nous sommes actuellement en discussion avec les gouvernements fédéral et provincial pour essayer de comprendre pourquoi les travailleurs du secteur ne s'intéressent pas à d'autres marchés et pour déterminer ce qu'il faudrait pour les inciter à ne pas rester collés sur le Lower Mainland. Nous devrions peut-être, par exemple, affecter une partie de ces chauffeurs aux activités transfrontières. Il est possible qu'il y ait des problèmes de langue ou de papiers. Je n'en suis pas sûr, mais nous devons savoir où se situe le problème pour pouvoir aider les travailleurs à passer sur des marchés plus porteurs que le nôtre.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez parlé de l'arrêt de travail, en 2005, de 1 000 à 1 200 propriétaires-exploitants qui travaillaient à contrat pour quelque 40 ou 50 entreprises de camionnage. Est-ce que ces propriétaires-exploitants et ces 40 ou 50 entreprises de camionnage font partie de votre association?

M. Landry : C'est le cas pour certaines des entreprises de camionnage, mais pas pour les propriétaires-exploitants, parce que nous représentons essentiellement des entreprises de camionnage et non des propriétaires-exploitants ou des chauffeurs salariés.

Le sénateur Tkachuk : Quel problème ces 40 ou 50 entreprises de camionnages avaient-elles rencontré pour que les propriétaires-exploitants en subissent les conséquences, par rapport aux autres sociétés qui, elles aussi, engageaient des propriétaires-exploitants?

M. Landry : Les 40 ou 50 entreprises concernées assuraient sans doute 60 ou 70 p. 100 de l'activité. Elles fonctionnaient essentiellement au factage et avaient pour cela presque toutes recours à des sous-traitants, c'est-à-dire aux propriétaires-exploitants. Le problème, qui s'est retrouvé au cœur du conflit, c'est que les transporteurs estimaient que leurs clients ne leur versaient pas des tarifs assez élevés pour qu'ils puissent eux-mêmes consentir aux propriétaires-exploitants le genre de rémunération qu'ils réclamaient. Autrement dit, les prix étaient trop bas. Le mouvement entrepris par la suite avait donc une certaine légitimité. Quant aux 400 autres entreprises, elles offraient toute une gamme de services sur longue distance en plus de participer occasionnellement aux activités portuaires. Autrement dit, leur camion allait au port une ou deux fois par jour, plutôt que 40 ou 50 fois comme les autres, et certaines prenaient part aux opérations de dépotage. Dans ce cas, le conteneur est livré par un transporteur qui fonctionne au factage, il est dépoté et son contenu prend différentes directions, une partie aux États-Unis, et une autre dans l'Ouest du Canada, par exemple. Toutes ces entreprises ont subi les conséquences de l'arrêt de travail. Beaucoup de ces transporteurs qui travaillaient pour le port et qui n'étaient pas partie à ce conflit appliquaient un modèle de rétribution différent. Dans certains cas, elles employaient des propriétaires-exploitants, mais elles les rémunéraient à l'heure, si bien que si le chauffeur indépendant se retrouvait bloqué à faire la queue quelque part, il était rémunéré. Cet aspect n'était donc pas une source d'irritant. Beaucoup de ces autres entreprises

and out, and because of congestion in the Lower Mainland, it was difficult for the owner-operators to make a good living if they were not compensated for their time, which is not part of that model. That basically is the difference. Many companies were ready, willing and able to provide services but were prevented from doing so.

Senator Tkachuk: You mentioned your concern that because this memorandum of agreement will run out in August of 2007 that kind of action could take place again. Are negotiations going on to between the companies and the owner-operators to prevent that? Will a new memorandum of understanding take place that will be conciliatory and that the two sides will agree to, or will it have to be imposed?

Mr. Landry: I am not aware of any formal discussions happening between the company owner group and the owner-operators. We do not get involved in labour. We represent our members on public policy issues. We were not a party to any of that in 2005 and we are not today. I think the marketplace is changing. More and more companies, by virtue of the licensing system as well as to emphasize stability, are changing to the company-owned equipment with company driver model. If I were to speculate, I would say that things are probably running very late in the game in terms of the discussions that should be taking place between those parties.

Senator Mercer: You may not be involved in the negotiations directly, but your members are. It is not that big a community that you would not hear of talks happening. To your knowledge, are there talks happening?

Mr. Landry: To my knowledge, talks are not happening.

Senator Mercer: Well, I think that goes back to our previous witness and the matter of the port's reputation.

I have two quick questions. Is the Web reservation that the chair described in her question alleviating some of the problems that this group of people apparently had back when you had this dispute?

Mr. Landry: Yes, I think it is alleviating some problems. There are still issues with the reservation system, but it is definitely the direction to go in, and I think it is helping quite a bit. I cannot put a number on that. I cannot be precise. There is some resistance to using the reservation system. There are still games being played regarding the reservation system, but I think the terminals are rapidly moving towards getting some of those issues under control.

possédaient leur propre matériel et employaient des chauffeurs salariés. Là aussi, ces gens-là étaient indemnisés s'ils restaient bloqués dans une queue. Le fond du problème était donc suivant : à cause des problèmes de productivité au port, à cause des délais à l'arrivée et au départ et à cause de la congestion de circulation dans le Lower Mainland, les propriétaires-exploiteurs avaient du mal à tirer un revenu satisfaisant parce qu'ils n'étaient pas indemnisés pour le temps passé sur la route, ce calcul faisant pas partie du modèle retenu. C'était ça la différence essentielle. Beaucoup de compagnies étaient prêtes à offrir le service, et elles en avaient les moyens, mais elles en ont été empêchées.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez dit craindre que ce genre d'action se reproduise, parce que ce protocole d'entente arrivera à expiration en août 2007. Est-ce que des négociations ont été engagées entre les entreprises de camionnage et les propriétaires-exploiteurs pour éviter ce genre de problème? Va-t-on adopter par accord des deux parties, un nouveau protocole d'entente dont le texte serait plus conciliant, ou va-t-il falloir en imposer un?

M. Landry : À ce que je sache, je ne pense pas que le groupe des propriétaires et les propriétaires-exploiteurs ont entamé des discussions officielles à ce sujet. Nous ne nous mêlons pas des relations industrielles. Nous représentons nos membres au sujet de questions de politique publique. Nous n'avons pas pris part à ce qui s'est passé en 2005 et nous ne sommes pas plus concernés aujourd'hui. Je crois que le marché est en train de changer. Étant donné le nouveau système d'octroi de licence qui vise à stabiliser le secteur, de plus en plus d'entreprises adoptent le modèle selon lequel elles possèdent leur matériel et engagent des chauffeurs salariés. S'il me fallait conjecturer, je dirais qu'il est sans doute un peu trop tard maintenant pour que les deux parties entament des discussions.

Le sénateur Mercer : Vous pouvez toujours ne pas participer directement à ces négociations, mais il se trouve que vos membres eux, y participent. Vous n'êtes pas assez nombreux pour ne pas entendre parler de ce qui se passe. Alors, selon vous, est-ce qu'il y a des négociations en cours?

M. Landry : Pas à ma connaissance.

Le sénateur Mercer : Eh bien, je crois que cela nous ramène à ce que disait le témoin précédent à propos de la réputation du port.

J'ai deux petites questions à vous poser. Est-ce que ces réservations par Internet, dont la présidente a parlé dans sa question, permettent d'alléger une partie des problèmes que ces gens-là éprouvaient apparemment à l'époque du conflit?

M. Landry : Oui, je pense que le système permet d'alléger une partie des problèmes. Tout n'est pas parfait, mais c'est la direction qu'il faut prendre et je pense que ce système aide beaucoup. Je ne pourrais pas chiffrer avec précision ce que cela représente. Il y a eu des résistances à utiliser ce système et il y en a encore qui jouent des jeux sur le thème de la réservation, mais je pense pouvoir dire que les terminaux vont, très vite, parvenir à maîtriser les problèmes qui demeurent.

Senator Mercer: I imagine someone will always look for a way around it.

Mr. Landry: Exactly.

Senator Mercer: With respect to immigration, I know in my province of Nova Scotia there is a quite a shortage of truck drivers, and we have had difficulties with immigration officials because they do not consider driving a truck to be a skill. They obviously have not tried it. Did I hear you say that you think there is an oversupply of drivers in Vancouver servicing the port as opposed to long haul?

Mr. Landry: Yes, although I am afraid my analysis probably is not all that scientific. Our association issues port security passes on behalf of our industry, and you must have a pass in order to access the port. We have issued in excess of 11,000 passes in three years.

Senator Mercer: Are there 11,000 trucks coming in and out of those ports?

Mr. Landry: I can only look at what we have done, but you are absolutely right. Today there are not. At any given time there may be a few thousand. Some of those port passes would be for long-haul carriers. Some of the passes would be issued to people who are servicing refrigerated units and so on. You need a pass regardless of whether or not you are a driver. Our sense is that during the last dispute something like 8,000 or 9,000 port passes had been issued. It was probably about 8,000. Yet there were 1,100 or 1,200 drivers out, so my sense is that there were quite a number who were ready, willing and able to hop in a truck and provide services.

Senator Mercer: Are the passes date sensitive? Do they expire?

Mr. Landry: They are for a five-year term.

Senator Mercer: From a security point of view, to have 11,000 people with passes having access to the port and not have any idea whether the passes are all being used is an issue. Is there an electronic reader of the passes as people enter the facility?

Mr. Landry: There are readers, yes.

Senator Mercer: Is there a visual checking of a driver's picture on his pass and the face on him?

Mr. Landry: Under certain circumstances there are visual checks and there may be spot checks, or depending on the security level there may be checks, but it is primarily a gate system.

Le sénateur Mercer : J'imagine qu'il y en a toujours qui essaient de contourner le système de réservation.

M. Landry : C'est cela.

Le sénateur Mercer : Pour en revenir à la question de l'immigration, il se trouve que la Nouvelle-Écosse connaît une importante pénurie de chauffeurs de camion et que nous avons eu de la difficulté avec les responsables des services de l'immigration qui ne considèrent pas qu'être routier est une qualification professionnelle. À l'évidence, ils n'ont pas essayé d'attirer cette catégorie de travailleurs. Vous ai-je bien entendu dire qu'il y avait un sureffectif de chauffeurs à Vancouver pour les opérations portuaires, mais qu'il en manquait dans le camionnage sur longue distance?

M. Landry : Oui, mais je crains que mon analyse ne soit pas du tout scientifique. Notre association est chargée d'émettre les laissez-passer de sécurité pour l'accès au port, pour le compte de notre industrie, parce qu'il faut posséder un laissez-passer pour pouvoir rentrer sur les terrains des ports. Nous en avons émis plus de 11 000 en trois ans.

Le sénateur Mercer : Y a-t-il 11 000 camions qui entrent et sortent de ces ports?

M. Landry : Je ne peux que vous citer les statistiques de ce que nous avons fait, mais vous avez tout à fait raison. Aujourd'hui, il n'y en a pas autant. Il n'y en a eu, en permanence, que quelques milliers à la fois. Une partie de ces laissez-passer d'accès au port a sans doute été remise à des transporteurs sur longue distance. Une autre partie a été émise à du personnel d'entretien des unités réfrigérées, par exemple. Il faut en effet un laissez-passer pour entrer aux ports, même si l'on n'est pas chauffeur. Nous estimons qu'à l'occasion de ce conflit en 2005, il y avait en circulation 8 000 ou 9 000 laissez-passer donnant accès au port. Disons que c'était sans doute 8 000. Comme 1 100 ou 1 200 chauffeurs étaient en arrêt de travail, j'ai donc l'impression que beaucoup d'autres étaient prêts et en mesure de sauter dans un camion pour offrir leurs services.

Le sénateur Mercer : Est-ce que ces laissez-passer ont une validité limitée? Ont-ils une date d'échéance?

M. Landry : Ils sont valables cinq ans.

Le sénateur Mercer : Du point de vue de la sécurité, vous nous dites que 11 000 laissez-passer ont été remis pour permettre l'accès au port, mais il y a un problème si vous ne savez pas si tous les laissez-passer sont utilisés. Ces laissez-passer sont-ils lus par des lecteurs électroniques à l'entrée?

M. Landry : Oui.

Le sénateur Mercer : Y a-t-il des vérifications visuelles de l'identité des chauffeurs, d'après les photos des laissez-passer?

M. Landry : Dans certaines circonstances, il y a effectivement des vérifications visuelles et il y a aussi des vérifications aléatoires, le tout dépendant du niveau de sécurité, mais la plupart du temps, c'est simplement le système d'ouverture de la barrière par carte qui est utilisé.

Senator Mercer: Do you think that the five-year time period for the pass is too long?

Mr. Landry: We asked for that term simply because of the imposition it would be on truck drivers, particularly long-haul truck drivers, so secure passes because an application has to be made. From a security standpoint, I cannot really comment on that. We view ourselves essentially as an issuer. We do not make the rules. We do not enforce the rules. If someone comes in and applies and they meet all of the criteria, then we issue the pass. As I say, for a driver coming in from Saskatchewan once a month to serve the port, we felt it would be a real imposition to have a driver apply for a pass every year or every two years.

Senator Mercer: Perhaps it should be based on usage. You have regular usage. Even only once a month from Saskatchewan or Manitoba is regular usage. If someone has a pass that has not been used for an extended period of time, one would think that there would be a way of upholding that pass. We have all been concerned about security at the ports, and there is all kinds of bad things that can happen when bad people get in there. Anyway, enough of that.

I started to ask about your third recommendation, controlling truck speeds. While environmentally sound, is it economically sound from the point of view of long-haul trucking? You are a long-haul trucker. You make time when you can. Going across the Prairies you can make good time because there are no hills. Going through the Rockies a different story; it is rather hilly country. Is it economically sound as well as environmentally sound?

Mr. Landry: Yes, absolutely. You can reduce your fuel bill by about 10 per cent by reducing your speed by an equivalent amount. Fuel can represent as much as 40 per cent of a carrier's operating costs. It is not quite a one-to-one relationship, but you can save fuel. Yes, you spend more time on the road, but fuel consumption is reduced, safety improves and emissions are reduced.

Senator Adams: This committee did a study of truck drivers across Canada about ten years ago especially about safety and long driving. In Canada, as a long-haul driver you can drive up to about 12 hours. In the United States, it is only about nine hours. At that time there was also a study about a problem with alcohol and drugs. They said that unions are not allowed to have drug testing because of drunk drivers. After we did that study, they had a policy, and now they had to bring in 150 drivers from New York or somewhere. Have you had problems with

Le sénateur Mercer : Ne trouvez-vous pas trop longue période de validité de cinq ans?

M. Landry : Nous avons réclamé ce genre de délai de validité parce que, sinon, ce serait très compliqué pour les chauffeurs de camion, surtout ceux qui font du transport sur longue distance parce qu'il faut déposer une demande afin d'obtenir un tel laissez-passer. Je ne peux pas vous parler de ce qu'il en est du point de vue de la sécurité. Nous nous considérons comme de simples émetteurs de cartes d'accès. Ce n'est pas nous qui établissons les règles, et nous ne les faisons pas non plus respecter. Tous ceux qui font une demande et qui répondent aux critères établis reçoivent un laissez-passer. Comme je le disais, nous estimons que, dans le cas du chauffeur venant de la Saskatchewan une fois par mois pour rentrer dans le port, ce serait beaucoup exiger que de lui imposer de demander un laissez-passer tous les ans ou tous les deux ans.

Le sénateur Mercer : Peut-être faudrait-il fonder ce délai sur l'usage. Cela dépendrait d'un usage régulier. Même le chauffeur venant une fois par mois de la Saskatchewan ou du Manitoba ferait un usage régulier. On aurait pu imaginer possible de faire rapatrier un laissez-passer n'ayant pas été utilisé pendant longtemps. Nous avons tous été préoccupés par les problèmes de sécurité dans les ports et ce genre de faille permet à des personnes mal intentionnées de pénétrer dans les ports. Laissez-nous là.

J'avais commencé à vous parler de votre troisième recommandation, c'est-à-dire la limitation de la vitesse des camions. Bien que celle-ci paraisse raisonnable sur le plan environnemental, pensez-vous qu'elle le soit sur le plan économique dans le cas du camionnage sur longue distance? Le chauffeur routier sur longue distance gagne du temps chaque fois qu'il le peut. Quand il traverse les Prairies, il peut effectivement gagner beaucoup de temps, parce qu'il n'y a pas de collines. En revanche, dès qu'il attaque les Rocheuses, c'est une autre histoire parce que ça grimpe. Alors, pensez-vous que ce soit raisonnable du point de vue économique que du point de vue environnemental?

M. Landry : Tout à fait. Il est possible de réduire sa facture de carburant de 10 p. 100 environ quand on réduit la vitesse d'autant. Le carburant peut représenter jusqu'à 40 p. 100 des frais d'exploitation d'un transporteur. Les économies ne sont pas toujours proportionnelles à la diminution de la vitesse, mais il est possible d'économiser du carburant dans tous les cas. C'est parce qu'on passe plus de temps sur la route, mais on réduit la consommation de carburant, on améliore la sécurité et on diminue les émissions.

Le sénateur Adams : Notre comité avait étudié l'industrie du camionnage au Canada il y a une dizaine d'années, surtout sous l'angle de la sécurité et des longues heures de conduite. Au Canada, les chauffeurs routiers sur longue distance peuvent devoir tenir le volant 12 heures d'affilée. Aux États-Unis, ils sont limités à neuf heures. À l'époque, il y a également eu une étude sur les problèmes que constituent l'alcool et la drogue. Nous avons appris que les syndicats n'étaient pas autorisés à faire subir des tests de dépistage de drogue aux chauffeurs. Après cette étude,

hiring people, with finding drivers, because of drug or alcohol problems? Is that where they had to bring immigrants to come here and drive in Canada?

Mr. Landry: Senator, I am sorry, I am not sure I understand the question.

Senator Adams: If you are a truck driver, you are going to be driving for the association or your union. At that time there was a study on safety and maybe driving 12 hours is too long and drivers get tired and maybe get into an accident. In the meantime the union says they take drugs and all, and drivers according to organizations said you cannot touch me and smoke marijuana or something like that. At your organization, do you have a problem kind of policy?

Mr. Landry: Yes, as a matter of fact. As of January 1 this year new hours of service regulations came into place which have changed us from 15 hours on duty after which eight hours must be taken off duty to 14 hours on duty after which 10 hours must be taken off duty. The amount of time that a driver can drive has been constrained. There are other constraining features associated with the new hours of service regulations that will, we think, create more problems in terms of finding qualified drivers. We estimate that it will take upwards of 5 per cent more drivers to accommodate the new rules.

With respect to your question on drugs, drug and alcohol testing is mandated if you cross the border and go into the United States. U.S. rules require that 50 per cent of drivers in the river pool get tested at least annually for drugs and 10 per cent for alcohol — I think those are the numbers — and those are random tests. Our position is that similar provisions should be required in Canada for safety reasons. The good news is that with the testing of drivers crossing the border, and there are literally tens of thousands of drivers who cross the border, the number of positive tests for drugs or alcohol is minuscule. It is a very small percentage, so there is no evidence, at least in terms of cross-border drivers, that that is an issue.

Senator Eyton: Business is growing rapidly. Are your association members in the place where they can increase their numbers and become more efficient so that they can readily handle the volume of business as it grows?

Mr. Landry: I think we are going to be challenged in terms of human resources. We will have to work hard in competition with other industries to secure the personnel that we require. In every other respect, equipment and so on, we are in good shape, there is plenty of opportunity to expand. One issue we also have to deal with is the impact that systemic congestion has on our industry, because it takes away from our productivity. As things slow down, more equipment, more drivers and more fuel are all required.

une politique a été mise en place et voilà qu'il a fallu faire venir 150 chauffeurs de New York ou d'ailleurs. Est-ce que vous avez eu de la difficulté à recruter du personnel, à trouver des chauffeurs à cause de problèmes de drogues ou d'alcool? Est-ce pour cela qu'il a fallu faire venir des immigrants au Canada pour leur confier un volant?

M. Landry : Je suis désolé, sénateur, je ne suis pas certain d'avoir compris la question.

Le sénateur Adams : Un chauffeur de camion relève d'une association ou de votre syndicat. Comme je le disais, d'après l'étude sur la sécurité, les chauffeurs au Canada devaient conduire 12 heures d'affilée, ce qui était beaucoup trop, ils étaient fatigués et ils risquaient d'avoir des accidents. D'un autre côté, les syndicats ont dit qu'ils ne pouvaient pas soumettre leurs chauffeurs à des tests de dépistage de drogues. Avez-vous appliqué ce genre de politique au sein de votre organisation?

M. Landry : Effectivement. À compter du 1^{er} janvier de cette année, le nouveau Règlement sur les heures de conduite de véhicule utilitaire a fait passer le nombre d'heures de service de 15 à 14 et les périodes de repos subséquentes de huit à 10 heures. Des limites ont donc été imposées quant au nombre d'heures de conduite pour un chauffeur. D'autres contraintes mentionnées dans le nouveau Règlement sur les heures de conduite vont, selon nous, compliquer encore plus notre quête de chauffeurs qualifiés. Nous estimons qu'il faudra jusqu'à 5 p. 100 de plus de chauffeurs pour nous conformer à ces nouvelles règles.

Pour ce qui est de votre question sur les drogues et les tests de dépistage de drogue et d'alcool, ceux-ci sont obligatoires pour tous les chauffeurs qui traversent la frontière pour aller aux États-Unis. Les Américains exigent que la moitié des chauffeurs d'une écurie soient testés au moins une fois par an pour les drogues et que 10 p. 100 d'entre eux le soient pour l'alcool — je crois que les pourcentages sont exacts — tout cela à l'occasion de tests aléatoires. Nous estimons qu'il faudrait adopter des dispositions semblables au Canada pour des raisons de sécurité. La bonne nouvelle, c'est que sur les dizaines de milliers de chauffeurs qui traversent la frontière chaque année, le nombre de tests positifs, qu'il s'agisse de drogue ou d'alcool, est minuscule. Il ne semble donc pas, du moins en ce qui concerne le trafic transfrontalier, que nous ayons un problème avec les chauffeurs sur ce plan.

Le sénateur Eyton : Le marché est en train de subir une progression rapide. Est-ce que les membres de votre association sont en mesure d'augmenter leurs effectifs et de devenir plus efficaces pour absorber ce nouveau volume d'affaires?

M. Landry : Je crois que nous allons avoir tout un problème à cause des ressources humaines. Nous allons être appelé à livrer une âpre bataille contre les autres secteurs d'activité pour parvenir à recruter le genre d'effectif dont nous avons besoin. Sur tous les autres plans, celui du matériel notamment, tout va bien et nous avons tous les moyens pour prendre de l'expansion. Le grand problème auquel nous sommes confrontés, c'est celui des embouteillages qui nuisent directement à notre productivité. Quand la circulation est ralentie, il faut mobiliser davantage de matériel et de chauffeurs et nous consommons aussi plus de carburant.

Senator Eyton: I am curious. What is the footprint range of your members? I am assuming they do all of British Columbia. What else might they or do they do?

Mr. Landry: Our members involve a variety of international, national, provincial and local companies. For example, Yellow Freight is a member of our association. They are I think the largest trucking association in North America with something like 13,000 or 14,000 tractors.

Senator Eyton: I am trying to get an idea of the destinations that were furthest away.

Mr. Landry: We cover pretty much all of Canada. Although Western Canada would be our primary destinations, but some of our members go as far as the Mexican border and as far as the Maritimes.

Senator Eyton: Do you service destinations in the U.S. as well?

Mr. Landry: Many of our members do quite a bit of business on the I-5 up and down the West Coast.

Senator Eyton: Can you do a rough split for me of the business between Canada and the U.S?

Mr. Landry: I am sorry, I cannot. I am not sure what that would be.

Senator Eyton: Are you and your association generally satisfied with the level of the quality of the facilities and of the systems and of the management that is in place in the terminals now? I assume it is an ongoing dialogue.

Mr. Landry: Yes.

Senator Eyton: Are you generally pleased?

Mr. Landry: Yes. We are moving ahead in fits and starts, and I think management at the terminals is committed to improvements in productivity and working with our industry. It has not been easy. We have had discussions here this afternoon about reservation systems. We have had reservation systems for five or six years now, and they have not always worked that well. For example, one problem is that we have to work with three reservation systems today. A trucking company serving DeltaPort, Centerm and the inner harbour, and the Fraser Port would have to decide when they turn on their computer in the morning which port or which terminal they will try to make reservations for. If they get reservations at one, they may be blocked out of another. We need to have these reservation systems work together to allow companies to coordinate their activities and make better use of their people and equipment.

Similarly, if you have an export container, you may get a reservation for your export container, but you might have an import container as well that you could pick up, but you have to make another reservation for that, so you drop off one, turn

Le sénateur Eyton : Je veux satisfaire ma curiosité. Jusqu'à s'étend votre territoire? Je suppose que vos membres sont partout en Colombie-Britannique. Sont-ils ailleurs?

M. Landry : Nos membres comprennent différentes entreprises internationales, nationales, provinciales et locales. Par exemple, Yellow Freight est membre de notre association. Je crois savoir que c'est la plus importante association de camionnage d'Amérique du Nord qui compte quelque chose comme 13 000 ou 14 000 tracteurs.

Le sénateur Eyton : J'essaie plutôt de me faire une idée des destinations les plus éloignées que vous desservez.

M. Landry : Nous couvrons la quasi-totalité du territoire canadien, mais nos destinations se situent principalement dans l'Ouest du Canada, bien que certains de nos membres aillent aussi loin que la frontière mexicaine et les Maritimes.

Le sénateur Eyton : Est-ce que vous avez des destinations aux États-Unis également?

M. Landry : Beaucoup de nos membres travaillent le long de la côte ouest, sur la I-5.

Le sénateur Eyton : Pourriez-vous me donner une idée de la répartition des activités entre le Canada et les États-Unis?

M. Landry : Non, vous m'en voyez désolé. Je n'en ai aucune idée.

Le sénateur Eyton : Êtes-vous, votre association et vous-mêmes généralement satisfaits de la qualité des installations et des systèmes ainsi que de la gestion des terminaux portuaires à l'heure actuelle? Je suppose que vous entretenez un dialogue permanent avec ces gens-là.

M. Landry : Oui.

Le sénateur Eyton : Êtes-vous satisfait dans l'ensemble?

M. Landry : Oui. Nous progressons par à-coups, mais je pense que la direction des terminaux est résolue à améliorer la productivité et à collaborer avec notre industrie. Ça n'a pas été facile. Tout à l'heure, il a été question des systèmes de réservation. Eh bien, ces systèmes sont en place depuis cinq ou six ans maintenant et ils n'ont jamais très bien fonctionnés. L'un des problèmes, par exemple, tient au fait qu'il faut composer avec trois systèmes de réservation à l'heure actuelle. Une entreprise de camionnage qui travaille au DeltaPort, au Centerm et au port intérieur, de même qu'au port du Fraser, doit décider, au moment de brancher ses ordinateurs le matin, auprès de quel terminal portuaire elle va essayer d'obtenir des réservations. Si elle obtient en un endroit, elle risque d'être exclue ailleurs. Il faut que ces systèmes de réservation soient fusionnés pour que les compagnies de camionnage puissent coordonner leurs activités et optimiser l'emploi de leur personnel et de leur matériel.

C'est la même chose dans le cas des conteneurs. On obtient une réservation pour un conteneur destiné à l'exportation et une autre pour un conteneur destiné à l'importation, mais ce sont deux réservations différentes, si bien qu'il faut livrer le

round and get back in the lineup and go back in for another. That does not help anybody, but I would say the terminals are well aware of these problems and are trying to resolve them.

Senator Eyton: Might part of the answer be the amalgamation of the three inner ports?

Mr. Landry: For lack of a better word, the ports are basically property managers. The terminals at the ports are independent businesses that have their own business objectives.

Senator Eyton: I was looking at a trend line. If they are coming together at that level, might there be a better prospect?

Mr. Landry: I think it will help if a single port will be in a better position to coordinate the activities of their tenants, of the businesses that occupy their space, their property.

Senator Eyton: The strongest point in your submission is the need to avoid a recurrence of the 2005 port dispute, and you used fairly strong language in which you request that the federal and provincial governments collaborate to that end. You made three points in particular. Do you have any feel for that now? I assume there are some discussions and representations now. Have you any grounds for optimism that you will get that kind of cooperation and backup?

Mr. Landry: If I have grounds for optimism, they are that things seem fairly quiet these days. There does not seem to be much feedback. The fact that I am not receiving telephone calls about what might happen is probably good news, but that is not very substantial, not especially concrete. Again I am guessing, but I think that there may be a sense that somehow the memorandum of agreement will be continued and that it will form a basis for steps into the future.

Senator Eyton: You were quite critical of that.

Mr. Landry: Yes. I do not have a problem with agreements. Obviously, we want a stable port. My concern was that trucks were being shot up, tires were being slashed, air lines were being cut. To my mind, that does not provide a very bright future for trucking services serving the port. We would like to see negotiated agreements. We would like to see rates worked out with owner-operators. We would like to see everybody make a good living out of serving the port. We think there is an opportunity for all of that to happen. Our only concern with the memorandum of agreement was how it was brought about, and we certainly do not want to see a repeat of that. There are other processes in place, including the forum that was established by the federal government and the provincial government, where conversations or discussions are taking place, and I hope that issues are resolved in that forum. However, to the best of my knowledge, I do not know that the memorandum of agreement is being discussed or what level of negotiations are taking place. I do not know whether that is happening in the forum. I do not know that that is their role. If there is an understanding that the memorandum of agreement will

premier et retourner faire la queue afin de charger le second. Ça n'aide personne, mais je dois dire que les administrations des terminaux sont très au courant de ces problèmes et qu'elles essaient de les régler.

Le sénateur Eyton : Est-ce qu'une partie de la réponse ne consisterait pas à fusionner les trois ports intérieurs?

M. Landry : Faute d'une meilleure description, je dirais que ces ports sont administrés comme des biens immobiliers. Les terminaux qui s'y trouvent sont des entreprises indépendantes qui poursuivent leurs propres objectifs commerciaux.

Le sénateur Eyton : Parlons tendance. Si les ports se regroupaient autour de ce projet, est-ce que les choses ne s'amélioreraient pas?

M. Landry : Ce qui aiderait, ce serait que chaque port parvienne à mieux coordonner les activités de ses locataires, des entreprises qui y louent un espace.

Le sénateur Eyton : Dans votre exposé, vous avez surtout insisté sur la nécessité d'éviter une répétition du conflit de 2005 et vous n'avez pas mâché vos mots en réclamant que les gouvernements fédéral et provincial collaborent à cette fin. Vous avez mentionné trois choses en particulier. Où en est la situation à l'heure actuelle? Je suppose que des discussions sont en cours et que les uns et les autres font des représentations. Avez-vous de bonnes raisons d'être optimiste quand au genre de collaboration et de soutien que vous pourriez obtenir?

M. Landry : Si j'ai des raisons d'être optimiste, c'est que les choses sont plutôt calmes ces jours-ci. Je n'entends pas parler de grand-chose. Je pourrais sans doute dire, comme on ne m'appelle pas : « pas de nouvelles, bonnes nouvelles », mais ça n'est pas très solide, ça n'est pas très concret. Ce ne sont que des conjectures, encore une fois, mais j'ai l'impression que les gens sentent que le protocole d'entente sera prorogé et qu'il établira les bases des tarifs dans l'avenir.

Le sénateur Eyton : Mais vous avez beaucoup critiqué cela.

M. Landry : C'est vrai. Je n'ai rien contre la signature d'accords. Nous voulons évidemment que la situation soit stabilisée au port. Ce qui me préoccupait à l'époque, c'est qu'on a tiré sur des camions, qu'on a crevé des pneus et coupé des conduites d'air. Pour moi, ça n'augure pas un avenir très brillant du camionnage au service des activités portuaires. Nous aimerions que les accords soient négociés. Nous aimerions que les tarifs soient établis en collaboration avec les propriétaires-exploitants. Nous aimerions que tout le monde gagne raisonnablement sa vie grâce aux activités des ports. Nous estimons qu'il est possible de parvenir à tout cela. La seule chose qui nous a interpellés dans le cas de ce protocole d'entente, c'est la façon dont il a été conclu et nous ne voulons absolument pas que cela se répète. Il existe d'autres façons d'y parvenir, notamment la tribune qui a été créée par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial où il est possible d'avoir des échanges, et j'espère que la tribune permettra de régler ce genre de questions. Quoi qu'il en soit, pour autant que je sache, on ne discute actuellement pas du protocole d'entente et il n'y a pas non plus de négociation. Je ne sais pas, en

not be continued, that gives several months for everybody to wake up to the fact that they better start talking to each other because that mechanism will not be there. That is really our point.

Senator Eyton: My observation is that you cannot be a spectator. It is an important issue and it requires people making strong representations and not simply waiting around for some result.

Senator Zimmer: Mr. Landry, I have two supplemental questions related to the questions of my colleagues Senator Adams and Senator Mercer. Senator Adams talked about safety of the vehicles and drug violations, but my question is in the area of traffic violations. I presume that a carrier could even lose their licence if there were traffic violations by a driver. It might be tempting for the carrier not to submit that information maybe because of the shortage of drivers. What systems do you have in place to ensure that carriers are reporting drivers who have several violations and are being retrained or who are being honest and truthful and letting you know they have lost their licence? How do you ensure that carriers are not using drivers who have lost their licences?

Mr. Landry: First of all, tying a driver to a trucking company is a fairly simple process. When truck drivers are convicted of offences, those offences are attached to the carrier's national safety code record, which is available to all provinces across the country. That works fairly well. It is hard for a driver to escape the consequences of his or her non-compliance. It is hard for a carrier to escape the consequences of non-compliance as well.

With respect to drivers who may be disqualified, that is a bit of a trickier issue for several reasons, one of which is the delay in putting that information into public records. Carriers are obliged by law to check a driver's record at least annually but many carriers may not or may miss the opportunity to discover that the driver has been disqualified in another jurisdiction. We encourage our members to look more often than once a year, but it can be a problem in terms of the timing of the record.

Senator Zimmer: Senator Mercer raised about the point about reducing the speeds, fuel consumption and emissions. What speeds are we talking about? I am sure we are not up to 80 or 90 miles an hour. You are probably talking in the range of 50 to 60 miles an hour, because if you go below that, you are likely using a lower gear and you will use more fuel and more emissions will occur.

revanche, ce qui se passe du côté de la tribune. Je ne sais même pas quel est son rôle. S'il est établi que ce protocole d'entente sera pas prorogé, tout le monde dispose alors de quelques mois pour se réveiller et se dire qu'il vaudrait mieux commencer à négocier parce qu'il n'existe aucun mécanisme. C'est cela que nous voulons dire.

Le sénateur Eyton : Je vous dirai que vous ne pouvez pas vous permettre d'être un simple spectateur. C'est un enjeu très important exigeant des gens qu'ils fassent des représentations bien senties plutôt que d'attendre sur la touche que quelque chose se passe.

Le sénateur Zimmer : Monsieur Landry, je veux vous poser deux questions supplémentaires en prolongement de celles du sénateur Adams et du sénateur Mercer. Le sénateur Adams a parlé de la sécurité des véhicules et des infractions à cause de la drogue, mais ma question va porter sur les infractions au code de la route. Je suppose qu'un transporteur pourrait perdre sa licence si un chauffeur commettait des infractions au code. Il pourrait être tentant pour un transporteur de ne pas communiquer genre d'information aux autorités, précisément à cause de la pénurie de personnel. Existe-t-il des systèmes destinés à s'assurer que les transporteurs signalent les chauffeurs ayant commis des infractions à répétition et qui sont alors repris en formation? sont-ils assez honnêtes et dignes de foi pour vous dire que les chauffeurs ont perdu leur permis? Quelle garantie avez-vous que les transporteurs n'emploient pas des chauffeurs à qui on a retiré le permis de conduire?

M. Landry : Tout d'abord, il n'est pas difficile de faire le lien entre une compagnie de camionnage et un chauffeur. Les infractions commises par les routiers sont arrimées au dossier du code canadien de sécurité concernant le transporteur, dossier qui est mis à la disposition de toutes les provinces et de tous les territoires. Ce système fonctionne plutôt bien et il est difficile pour un chauffeur d'échapper aux conséquences de ces infractions. C'est l'est d'ailleurs tout autant pour le transporteur.

Pour ce qui est des chauffeurs à qui on a retiré le permis de conduire, la question est un peu plus délicate, notamment à cause du délai d'inscription de ce genre de renseignement dans les dossiers publics. La loi oblige les transporteurs à vérifier le dossier de chaque chauffeur au moins une fois par an, mais beaucoup n'ont pas la possibilité de le faire ou passent à côté de l'occasion de constater qu'un chauffeur a perdu son permis de conduire dans une autre province ou un autre territoire. Nous incitons nos membres à consulter ce genre de dossier plus souvent qu'une fois par an, mais les délais nécessaires à la consignation de ce genre d'information peuvent poser problème.

Le sénateur Zimmer : Le sénateur Mercer a soulevé la question de la diminution de la vitesse sur les routes, de même que la réduction de la consommation et des émissions polluantes. De quelle vitesse parle-t-on? Je suis certain que ça n'est pas 80 ou 90 milles par heure. Vous songez davantage à une fourchette se situant entre 50 et 60 milles par heure, parce que le chauffeur qui roulerait moins vite ne le ferait pas en dernière vitesse, qu'il consommerait davantage de carburant et donc qu'il polluerait plus.

Mr. Landry: Our recommendation to the federal and provincial governments is 105 kilometres an hour. That would be the maximum speed, and that speed would be controlled by way of the onboard computer which can be set.

Senator Zimmer: Right. If you drive the Trans-Canada Highway from Winnipeg to Ottawa and you get behind a truck that is moving slowly, you can be there for days, so that is probably a good speed.

The Chairman: Mr. Landry, thank you very much for your contribution to our study, and we do appreciate your presence here today.

The committee adjourned.

VANCOUVER, Wednesday, March 14, 2007

The Standing Senate Committee on Transportation and Communications met this day at 9:02 a.m. to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

English

The Chairman: This morning we have the pleasure of having Cliff Stewart, who is from DP World Vancouver. From TSI Terminal Systems Incorporated, we have Morley Strachan.

Welcome, gentlemen, to our committee. We will hear your presentation and senators will ask you questions.

Cliff Stewart, Vice-President, Operations, DP World Vancouver: Thank you, Madam Chairman. This morning, I thought I would give you what I call Container Terminals 101 to explain what a container terminal is, and what it does. It seems obvious, but, as ever, the devil is in the details, and it is often the details that the infrastructure of container movement succeeds or fails.

First of all, some of the jargon: A 20-foot equivalent unit, TEU, is how the shipping lines and the railroads are paid.

A move, a lift, or a throughput, which is the service of lifting a container on or off an ocean-going vessel, is how the terminal is paid.

Demurrage is a charge for storing a container after the free time. Free time is the normal time it takes a container to transit on or off a marine terminal before demurrage applies.

A reefer is a refrigerated container.

M. Landry : Nous avons recommandé 105 kilomètres par heure aux gouvernements fédéral et provincial. Il s'agirait-là d'une vitesse maximale qui serait contrôlée grâce à un mouchard informatique placé à bord des camions.

Le sénateur Zimmer : Bien, parce que, si on se retrouve derrière un camion le long de la Transcanadienne entre Winnipeg et Ottawa, on risque d'y passer des journées entières et je pense que cette vitesse est sans doute bonne.

La présidente : Merci beaucoup, monsieur Landry, pour votre contribution à notre étude et sachez que nous avons apprécié votre présence parmi nous.

La séance est levée.

VANCOUVER, le mercredi 14 mars 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit ce jour à 9 h 2 pour étudier, en vue d'en faire rapport, le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneur de la porte d'entrée du Pacifique et les ports à conteneur de la côte est et du Centre du Canada, ainsi que les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports, et les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

La présidente : Nous avons le plaisir d'accueillir ce matin Cliff Stewart, de DP World Vancouver, ainsi que Morley Strachan de TSI Terminal Systems Incorporated.

Bienvenue à notre comité, messieurs. Nous allons écouter vos exposés et les sénateurs auront des questions à vous poser.

Cliff Stewart, vice-président, Opérations, DP World Vancouver : Merci, madame la présidente. J'ai pensé vous donner ce matin ce que j'appellerai le cours Terminaux de conteneurs 101, afin de vous expliquer ce qu'est un terminal de conteneurs et ce qu'il fait. Cela peut sembler évident à première vue, mais comme toujours, ce sont les détails qui sont compliqués, et souvent ce sont les détails qui déterminent la réussite ou l'échec d'une infrastructure de transport de conteneurs.

Tout d'abord, un peu de jargon : un EVP, équivalent 20 pieds, est l'unité sur la base de laquelle les compagnies de navigation et les chemins de fer sont payés.

Un mouvement, une levée ou une manutention, soit le service consistant à charger ou décharger un conteneur d'un navire hauturier, est l'unité en fonction de laquelle le terminal est rémunéré.

Les surestaries sont un droit facturé pour l'entreposage d'un conteneur après le délai gratuit. Le délai gratuit est la durée normale qu'un conteneur passe en transit dans un terminal maritime avant que s'appliquent les surestaries.

Un conteneur isotherme est un conteneur réfrigéré.

Rail footage, which is how the railways speak of their business, translates roughly in Western Canada for CN to about 18 feet of rail footage per TEU and for CP to about 20 feet, which makes it easy to calculate; a 6,000-foot CP train has about 300 TEUs.

The average container for Centerm, my terminal, is between 1.7 TEUs and 1.75 TEUs: About 80 per cent of our containers are 40-foot containers and about 20 per cent are 20-foot containers, and that average is highly variable around the world. A terminal operator in Asia would have a much higher percentage of 20-foot containers, sometimes as much as 50 per cent or even 60 per cent.

Another term you will run into is Panamax, which is the size of ship, the largest size of ship that can fit through the Panama Canal. Most container ships in the trans-Pacific service now are called post-Panamax. Historically, in Vancouver ships have a capacity in the range of 4,000 to 5,000 TEUs. We are now seeing those ships move out of this service, and they are being replaced by larger ships in the range of 8,500 and even 10,000 TEUs.

There are bigger ships out there called super-post-Panamax ships. The largest in the world now is a vessel called the Emma Maersk, which has a capacity of about 12,000 TEUs. Generally, the length of the vessel varies, but the width also varies. A Panamax vessel would be probably 14 containers wide, maybe up to 16. A post-Panamax vessel would be 17 containers wide and the super-post-Panamax vessels up to 22 containers wide.

What exactly does an ocean container terminal do? We discharge laden and empty containers from the vessel. We load laden and empty containers to the vessel. We deliver import containers to truck or rail, and we receive export containers from truck or rail. We deliver empty containers from rail to truck, and that point is important to remember because delivering from rail to truck has nothing to do with ocean carriage.

We provide power for reefer containers. Primarily, we provide the throughput, not storage, of containers, and that point is important because, all other factors being equal, the ultimate capacity of a marine container terminal is inversely proportional to the dwell days. In other words, if a terminal has an average dwell of containers of five days and it reduces that dwell to two-and-a-half days the terminal has doubled the capacity of that infrastructure. I believe the committee is interested in infrastructure and port infrastructure can be increased in several ways: It can be built, which is expensive and increasingly difficult in these times of extreme environmental scrutiny, or it can be operated more efficiently. Fundamentally, increased efficiency has been the focus of the terminals here in Vancouver for a number of years. About five or six years ago, the Port of Vancouver advertised that it had about 1.6 million TEUs of terminal capacity. Last year, those same terminals moved 2.2 million TEUs. Although we have now done some work to increase our capacity, the capacity did not come online until the end of the

Le piéage ferroviaire, soit l'unité de mesure employée par chemins de fer, correspond à environ 18 pieds par EVP chez dans l'Ouest du Canada et chez CP à environ 20 pieds, ce dernière mesure facilitant le calcul : un train CP de 6 000 pié contient environ 300 EVP.

Le conteneur moyen passant par Centerm, mon terminal mesure entre 1,7 et 1,75 EVP : environ 80 p. 100 de r conteneurs sont de 40 pieds et environ 20 p. 100 de 20 pieds. cette moyenne est hautement variable à travers le monde. exploitant de terminal en Asie pourra avoir un pourcentage b plus élevé de conteneurs de 20 pieds, un pourcentage pouv atteindre 50 p. 100, voire 60 p. 100.

Panamax est un autre terme que vous rencontrerez, qui trac la dimension du plus gros navire pouvant transiter par le canal Panama. La plupart des porte-conteneurs dans le service tra Pacifique sont aujourd'hui ce que l'on appelle des post-Panamax. Historiquement, à Vancouver, les navires avaient une capacité 4 000 à 5 000 EVP. Ces navires sont aujourd'hui retirés peu à du service et remplacés par des navires plus gros d'une capacité 8 500, voire même de 10 000 EVP.

Il existe des cargos encore plus gros appelés su post-Panamax. Le plus gros au monde actuellement est l'Emma Maersk, qui a une capacité d'environ 12 000 EVP. De fa générale, la longueur du navire varie, mais sa largeur aussi. le navire Panamax mesure probablement 14 conteneurs de la : peut-être 16. Un navire post-Panamax a une largeur 17 conteneurs et les navires super post-Panamax font jusq 22 conteneurs de large.

Que fait exactement un terminal de conteneurs océanique? Nous déchargeons des navires des conteneurs pleins et vides. Nous chargeons des conteneurs pleins et vides à bord des navires. Nous livrons des conteneurs importés aux transporteurs routiers et ferroviaires, et nous recevons des conteneurs exportés des transporteurs routiers et ferroviaires. Nous transbordons des conteneurs vides du rail à la route et c'est un point à ne pas oublier car le transbordement du rail à la route n'a rien à voir avec le transport maritime.

Nous fournissons l'électricité aux conteneurs frigorifiques. Principalement, nous assurons la manutention, et non pas l'entreposage, des conteneurs et c'est un élément important et tous les autres facteurs étant égaux, la capacité ultime d'un terminal de conteneurs maritime est inversement proportionnelle au temps d'arrêt. Autrement dit, si un terminal a un temps d'arrêt des conteneurs de cinq jours et s'il ramène cette durée à deux jours et demi, le terminal vient de doubler la capacité de l'infrastructure. Je crois savoir que le comité s'intéresse à l'infrastructure et il est possible d'accroître l'infrastructure portuaire de plusieurs façons : on peut construire, ce qui est coûteux et de plus en plus difficile en cette ère de stricts contrôles environnementaux, ou bien on peut exploiter de manière plus efficace la capacité existante. De façon générale, les terminaux de Vancouver privilégient depuis plusieurs années l'accroissement de l'efficacité. Il y a cinq ou six ans, le port de Vancouver annonçait qu'il avait une capacité dans ses terminaux d'environ 1,6 million d'EVP. L'an dernier, ces mêmes terminaux ont

year. Therefore, capacity is highly variable depending on how it is operated. Historically in Vancouver, we had lots of terminaling capacity chasing rather less custom, so what tended to happen was that, to attract customers, we offered all sorts of incentives. When Morley Strachan and I started in this business, we stored containers for up to 30 days for certain types of customers, particularly tire importers. Over the past ten years or so, as the business has grown, those types of capabilities have disappeared. What was once the buffer, if you will, in the transportation system, the marine terminal, has ceased to be able to provide that function. If you think of container transportation from, in this case Asia to North America or North America to Asia, it is like a pipeline in that what is put in one end can only come out the other end at the rate of the slowest part of the system, unless there is some buffer. Historically, we have been that buffer here in Vancouver. We are no longer able to provide that service, and that inability is showing up the cracks and kinks in the rest of the infrastructure, both on the ocean carrier side and on the land side, particularly in the rail service.

It is also important to note that while about 70 per cent of the containers arriving in Vancouver by ocean leave directly from marine terminals by rail, of the other 30 per cent that leave the marine terminal by truck, ultimately about 90 per cent or more of that 30 per cent leaves the region by rail. Cargo is transloaded from 40-foot marine containers into 53-foot domestic containers. We load the cargo into the larger containers because we can put two 40-foot containers on the same rail car that we can put two 53-foot containers but the two 53-foot containers will hold the capacity of three 40-foot marine containers. The rail freight cost goes down by a third. Conversely, those three 40-foot marine containers may be transloaded back into themselves so that instead of having a container full of beach balls and a container full of pianos and a container full of bathing suits, we end up with three containers, each with a third of those three items, and they can then be sent perhaps to Edmonton, to Montreal and to Toronto with no further handling.

The key issue is that somewhere north of 95 per cent of imports leaves the region by rail. Conversely, on the export side, only about 16 per cent of the total throughput is exports that arrive by rail and a further 22 per cent of my throughput is exports that arrive by truck, for exports that are loaded here in Vancouver that arrive at the marine terminal by truck, virtually all the commodities in those containers arrive in Vancouver by rail because virtually none of those commodities are produced in Vancouver.

That is a long and roundabout way of saying that the most important piece of infrastructure in a marine terminal operation is the railroad.

manutenção 2,2 milhões d'EVP. Bien que nous ayons fait quelques travaux pour accroître notre capacité, les nouvelles installations ne sont entrées en service qu'à la fin de l'année. Par conséquent, la capacité est hautement variable selon la façon dont elle est gérée. Historiquement, à Vancouver, nous avions une capacité de terminal excédentaire, et donc, pour attirer la clientèle, nous avions tendance à offrir toutes sortes d'incitatifs. Lorsque Morley Strachan et moi avons commencé dans la profession, nous entreposions des conteneurs pendant une période pouvant atteindre 30 jours pour certaines catégories de clients, particulièrement les importateurs de pneumatiques. Au cours des dix dernières années environ, avec l'expansion de l'activité, ce type de capacité a disparu. Ce qui faisait jadis office de tampon, en quelque sorte, dans le système de transport, soit le terminal portuaire, a cessé de pouvoir assurer cette fonction. Si vous considérez le transport par conteneurs entre, dans notre cas, l'Asie et l'Amérique du Nord ou l'Amérique du Nord et l'Asie, c'est comme un pipeline en ce sens que ce qui entre dans le système à un bout ne peut en ressortir de l'autre qu'au rythme de l'élément le plus lent du réseau, à moins de disposer d'un tampon. Historiquement, nous, à Vancouver, avons été ce tampon. Nous ne sommes plus en mesure d'offrir ce service et cette incapacité fait apparaître les fissures et les faiblesses dans le restant de l'infrastructure, tant du côté du transport maritime que du côté du transport terrestre, en particulier le service ferroviaire.

Il importe de noter que si 70 p. 100 environ des conteneurs arrivant par la mer à Vancouver sortent directement des terminaux portuaires par rail, sur les 30 p. 100 restants qui sortent du terminal par camion, environ 90 p. 100 ou plus finissent par être chargés sur des trains. Le fret est transbordé de conteneurs maritimes de 40 pieds dans des conteneurs terrestres de 53 pieds. Nous faisons cela parce que nous pouvons placer deux conteneurs de 53 pieds sur le même wagon de chemin de fer qui transporte deux conteneurs de 40 pieds, mais les deux conteneurs de 53 pieds ont la même capacité que trois conteneurs maritimes de 40 pieds. Ainsi, le coût du transport ferroviaire baisse d'un tiers. Inversement, ces trois conteneurs maritimes de 40 pieds peuvent être réorganisés entre eux de telle façon qu'au lieu d'avoir un conteneur rempli de ballons de plage, un conteneur rempli de pianos et un troisième rempli de maillots de bain, on se retrouve avec trois conteneurs, chacun contenant un tiers de chacun de ces trois articles, si bien qu'ils peuvent être envoyés à Edmonton, à Montréal ou à Toronto sans autre manutention.

Le problème clé tient au fait que plus de 95 p. 100 des importations quittent la région par rail. Inversement, du côté exportation, alors que dans mon terminal environ 16 p. 100 du tonnage total d'exportations arrivent par rail et un autre 22 p. 100 arrivent par camion, dans le cas des exportations chargées ici à Vancouver qui arrivent au terminal portuaire par camion, la quasi-totalité arrive dans la ville par rail car virtuellement aucune de ces marchandises n'est produite à Vancouver.

C'est une façon longue et détournée d'expliquer que l'élément infrastructurel le plus important dans un terminal portuaire est le chemin de fer.

What is new at Centerm, my terminal: We now have a capacity of about 750,000 TEUs to 800,000 TEUs, or about 435,000 lifts. That capacity has more than doubled since 2005, and I will speak about that in a moment. We now have 16 rubber-tired gantry, RTG, cranes. We have 2,400 metres of rail pad tracks, tracks where we can load and discharge the rail cars. That number is up from about 800 metres in 2005. We have 550 plug points for refrigerated containers. We have five container cranes: two super-post-Panamax and three post-Panamax. We have two berths with a total length of 645 metres with greater than 15-and-a-half-metres draft. We are deploying optical character recognition technology at our truck gates to speed the flow of trucks in and out of the terminal. We now operate 13 hours a day, five days a week on the truck gate to increase the available trucking capacity. We are also proud to be the first terminal outside the Middle East to be certified by Lloyd's Register as ISO 28000 for supply chain security. I am sure you will have lots of questions about security. It is one of the coming important issues in container transportation.

What is coming: We are in the final stages of placing an order for a sixth super-post-Panamax crane and three additional RTG cranes. We will deploy optical character recognition technology to speed up and enhance the processing of rail and vessel side, on the cranes. We will install real-time reefer monitoring. In co-operation with the Canada Border Services Agency, CBSA, we will install shortly radiation-scanning portals so that a hundred per cent of inbound containers will be scanned for illicit radiation at the time that they arrive on the terminal.

What are the challenges facing the industry here in Vancouver and by extension across the country? Before I go into that, it is important to understand that people think of containers and consumer goods coming from Asia but, in fact, one of the largest single commodity groups passing through Vancouver in containers is what are called completely knocked down, CKD, auto parts: auto parts that feed the manufacturing heartland in Ontario. You may remember that during the CN strike last month, Ford shut down because the containers with the parts they wanted to assemble were sitting on the docks in Vancouver. We are handling not simply consumer goods for retailers, but we also feed the heart of the manufacturing industry.

What are the challenges? One challenge is off-site storage capacity for both empty and laden containers. I spoke earlier about the buffer in the system that we can no longer provide. Greater Vancouver is a constrained region; we have the ocean on one side, the mountains on another, the United States border on the third and the Agricultural Land Reserve spreading east to the mountains. Finding places to store these containers is difficult.

Qu'y a-t-il de nouveau chez Centerm, mon terminal? Nous avons maintenant une capacité de 750 000 à 800 000 EV soit environ 435 000 levées. Cette capacité a plus que doublé depuis 2005 et je parlerai de cela dans un instant. Nous avons aujourd'hui 16 portiques ou grues montés sur pneumatiques. Nous avons 2 400 mètres de chemin de roulement, soit des voies à portique sur lesquelles nous pouvons charger et décharger les wagons de chemin de fer. Cela fait 800 mètres de plus depuis 2005. Nous avons 550 points de branchement de conteneurs frigorifiques. Nous avons cinq grues à conteneurs : deux pour les navires super post-Panamax et trois pour les navires post-Panamax. Nous avons deux postes d'accostage d'une longueur totale de 645 mètres et d'un tirant d'eau de plus de 15 mètres demi. Nous déployons des dispositifs optiques de reconnaissance de caractères à nos portails routiers pour accélérer le passage des camions. Ces portails routiers fonctionnent maintenant 13 heures par jour, cinq jours par semaine, afin d'accroître la capacité de camionnage disponible. Nous sommes fiers également d'être le premier terminal en dehors du Moyen-Orient à être certifié par le Lloyd's Register comme conforme à la norme ISO 28000 pour la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Je suis sûr que vous aurez beaucoup de questions sur la sécurité. C'est l'un des prochains gros enjeux dans le domaine du transport des conteneurs.

Pour ce qui est de l'avenir, nous sommes sur le point de passer à la commande d'une sixième grue super post-Panamax et de trois portiques sur pneumatique additionnels. Nous allons déployer la technologie de reconnaissance optique de caractères pour accélérer la manutention par les grues côté rail et côté navire. Nous allons installer un contrôle en temps réel des conteneurs frigorifiques. En collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC, nous allons installer sous les portiques de détection de radiation de telle façon que 100 p. 100 des conteneurs à l'arrivée subiront un dépistage des radiations illicites au terminal.

Quels sont les défis qui confrontent l'industrie ici, à Vancouver, et par extension à l'échelle nationale? Avant d'aborder ce point, il faut bien voir que, contrairement à l'idée reçue selon laquelle nous recevons principalement des biens de consommation d'origine d'Asie, la principale marchandise transitant par Vancouver en conteneurs est ce que l'on appelle des pièces CKD, c'est-à-dire des pièces automobiles entièrement démontées qui alimentent le cœur industriel ontarien. Vous vous souvenez que pendant la grève de CN le mois dernier, Ford a dû fermer ses usines parce que les conteneurs contenant les pièces requises pour assembler les véhicules étaient en souffrance sur les quais de Vancouver. Nous manutentionnons non seulement des biens de consommation destinés aux détaillants, mais nous alimentons aussi le cœur de l'industrie manufacturière.

Quels sont les défis? L'un réside dans la capacité d'entreposer hors site des conteneurs tant pleins que vides. J'ai parlé plus tôt du rôle de tampon que nous ne pouvons plus assurer. L'agglomération de Vancouver est une région confinée, à l'océan d'un côté, les montagnes de l'autre, la frontière américaine sur le troisième côté et la réserve de terres agricoles qui s'étend à l'est jusqu'aux montagnes. Il est difficile de trouver des

There are 22 municipalities in the region, none of which believes that their core function is to provide the national transportation network. Creating container parks is it not a popular thing to do anywhere. Without those off-site facilities, we simply cease to be able to grow the capacity of the container transportation network.

Local and regional rail capacity is a problem. We are discovering now that the reliability of the rail network between here and Eastern Canada is also a problem. Rail car supply is a problem. Although the railways tell us that they have lots of cars, Morley and I will be make the point that those cars are of no use to us if they are somewhere other than Vancouver.

People: This business is set to triple in size over the next six to ten years. We have entered a period when something like one new applicant chases 2.6 jobs that become vacant because of retirements. Recruiting, training and keeping the people that we need to run this industry will be a challenge.

Changing cargo make-up: Vancouver historically has been unique in the world in that imports and exports were balanced, but as more and more imports come from Asia, more and more empty containers are exported to Asia and that begins to change the dynamic of how the business operates.

That is all I have prepared for remarks and I am prepared to answer questions.

Morley Strachan, Vice-President, Operations and Business Development, TSI Terminal Systems Inc.: Good morning, Adam Chairman and distinguished Senate committee members. I hope I do not repeat too many statistics and figures that Cliff Stewart has presented, but that generally gives you an overview of Container Terminals 101.

I emphasize again that we compete in a world marketplace, both of us. We welcome the business coming through here and the challenges of handling import and export business internationally. We believe that we are a door to the gateway. I say a door because, unfortunately, when things do not go well, the door can shut, either through pressures from the ocean carriers bringing in more than we can handle, which happens sometimes, or because the drain, the take-away, which is the railroads or truckers, are not there to help us. We become not only the gateway door but we also become the lock if things do not flow fluidly. You will hear the word "fluid" in almost all of the transportation and supply chain comments because fluid is what makes things move. When anything in the system breaks and we are not fluid, we jam up quickly, which you probably read about in the newspapers locally.

Let me digress and go back a little bit. We are part of the pipeline, as Cliff Stewart mentioned. I mentioned the word gateway. It is all part of a supply chain. When the supply chain works, it works well, but if there is a weak link or a link breaks,

endroits pour entreposer des conteneurs. La région compte 22 municipalités, dont aucune ne s'estime tenue de fournir le réseau de transport national. L'ouverture d'un parc à conteneurs n'est populaire nulle part. Mais sans ces installations hors site, nous ne pouvons tout simplement pas accroître la capacité du réseau de transport des conteneurs.

La capacité ferroviaire locale et régionale est un problème. Nous découvrons maintenant que la fiabilité du réseau ferroviaire entre le littoral et l'Est du Canada pose également un problème. L'offre de wagons de chemin de fer est un problème. Bien que les compagnies ferroviaires nous disent avoir beaucoup de wagons, Morley et moi vous ferons remarquer que ces wagons ne nous sont d'aucune utilité s'ils sont localisés ailleurs qu'à Vancouver.

La main-d'œuvre : notre secteur d'activité devrait voir son envelopure tripler au cours des six à dix prochaines années. Nous sommes entrés dans une période où il y a un postulant pour 2,6 emplois devenant vacants pour cause de départs à la retraite. Recruter, former et fixer la main-d'œuvre dont nous avons besoin pour faire tourner cette industrie sera un défi.

Changement de composition du fret : Vancouver historiquement était sans équivalent dans le monde du fait que ses importations et exportations s'équilibraient, mais avec l'accroissement incessant des importations en provenance d'Asie, il nous faut renvoyer davantage de conteneurs à vide et cela commence à modifier la dynamique de cette branche d'activité.

Voilà l'exposé que j'avais préparé pour vous et je suis disposé à répondre à vos questions.

Morley Strachan, vice-président, Opérations et développement des affaires, TSI Terminal Systems Inc. : Bonjour, madame la présidente et distingués sénateurs. J'espère que je ne vais pas répéter trop de statistiques et de chiffres déjà donnés par Cliff Stewart, mais je vais essayer de vous donner un aperçu rudimentaire des terminaux à conteneurs.

Je souligne de nouveau que nous livrons concurrence, tous deux, sur un marché mondial. Nous sommes ravis de voir le trafic de marchandises passant par ici et de manutentionner le fret international, tant d'importation que d'exportation. Nous considérons être un portillon de la Porte d'accès du Pacifique. Je dis portillon car, malheureusement, lorsque les choses tournent mal, le portillon peut coïncider, soit sous la pression des transporteurs maritimes qui nous inondent de plus de conteneurs que nous ne pouvons traiter, ce qui arrive parfois, ou parce que le drain, l'écoulement, c'est-à-dire les chemins de fer ou les camionneurs, nous font défaut. Nous sommes non seulement la porte mais nous devenons parfois le verrou lorsque le mouvement n'est pas fluide. Vous entendrez souvent le mot fluide lorsqu'on parle de transport et de chaîne d'approvisionnement, car c'est la fluidité qui permet la circulation. Lorsqu'un élément du système coïncide et qu'il n'y a plus de fluidité, il y a vite un embouteillage dont la presse locale parlera.

Permettez-moi de faire une digression et de remonter un peu en arrière. Nous sommes une partie du pipeline que Cliff Stewart a mentionné. J'ai moi-même parlé de porte d'accès. Tout cela fait partie de la chaîne d'approvisionnement. Lorsque la chaîne

the whole chain fails. That is what we are concerned with. We think we are part of a strong potential chain. However, there are weak links and the weak links show that we are failing and that has become unacceptable to the international trade and domestic trade that we both are working on.

I want to give a little background on TSI because I think it is relevant to know that there are changes. We were recently bought by Ontario Teachers' Pension Fund in the New Year. The holding company is now called Global Container Terminals Inc., GCT. It has four terminals under its wings, two of which belong to TSI — we have not changed our local names yet but that will probably happen. TSI has two terminals. Deltaport is located at Robert's Bank. It is our gem, but, unfortunately, it is also a bit tarnished now with the infrastructure breakdowns we have seen. The other terminal is Vanterm in the inner harbour adjacent to Cliff Stewart's facility. We also have two terminals in New York and New Jersey, so we will now operate the four terminals as one company, looking for synergies and gateway opportunities on the East Coast and West Coast. That information is important later when we talk about what the ocean carriers have as decision-making modules of where they put their freight, and where we, as a company, invest our money.

Over the last few years, TSI has invested hundreds of millions of dollars in infrastructure to operate and expand those two terminals. We are embarking on an expansion of \$150 million for a third berth project at Deltaport, which has been seven years in the planning, and started construction in January. One of the dilemmas we have is how long it takes projects to go from the drawing board to fruition.

We are committed to this gateway but, as Cliff mentioned, we also rely on the railroads as a lifeline. The economic impact: I am not sure if the Vancouver Port Authority and the Fraser River Port Authority told you about the economic impact of container trade but it is significant. For TSI alone, the economic impact is \$150 per container, in our payroll and benefits packages to our employees. I think the figure I heard from the Vancouver Port Authority, VPA, is in excess of \$1500 to \$1700 of economic cascade downstream effect to the other economic benefits of Canada.

Of the 2.2 million TEUs of terminal capacity that Cliff mentioned, TSI handles in excess of 1.7 million TEUs so we are the predominant container handler. With Cliff's expansion projects at DP World Vancouver, his percentage will grow. Our next expansion growth, a third berth, will not be completed till late 2009 and that expansion will take our facility to a capability of another 30 per cent, 40 per cent or 50 per cent.

d'approvisionnement fonctionne, tout va bien, mais s'il y a un maillon faible ou une défaillance d'un maillon, toute la chaîne s'arrête. Voilà ce qui nous soucie. Nous pensons être une partie d'une chaîne potentielle solide. Cependant, il y a des maillons faibles qui provoquent des défaillances visibles et cela est devenu inacceptable pour les échanges internationaux et nationaux auxquels nous travaillons tous deux.

J'aimerais vous dire quelques mots sur TSI car je pense qu'il est utile que vous soyez au courant des changements intervenus. Nous avons été rachetés au début de l'année par le Régime de retraite des enseignants de l'Ontario. La société de holding est maintenant appelée Global Container Terminals Inc., GCT. Elle possède quatre terminaux, dont deux appartiennent à TSI — nous n'avons pas encore changé les noms des sociétés locales, mais cela se fera probablement. TSI possède deux terminaux. Deltaport, situé à Robert's Bank. C'est notre joyau, mais malheureusement, il commence à être un peu terni vu les défaillances infrastructurelles que nous avons connues. L'autre terminal est Vanterm, dans l'arrière-port, adjacent à l'installation de Cliff Stewart. Nous avons également deux terminaux à New York et au New Jersey, bien que nous allons maintenant exploiter les quatre terminaux comme une même société, en cherchant des synergies et une complémentarité sur les côtes est et ouest. Ce renseignement est important à connaître lorsque nous parlerons tout à l'heure des décisions de localisation du fret prises par les transporteurs maritimes et des lieux où notre société investira.

Au cours des dernières années, TSI a investi des centaines de millions de dollars dans l'expansion de l'infrastructure de ces deux terminaux. Nous venons de commencer en janvier la construction d'un troisième poste d'accostage, un projet qui coûtera 150 millions de dollars et qui est en préparation depuis sept ans. L'un de nos problèmes est la longueur de temps qu'il faut pour réaliser un projet depuis le stade de la conception.

Nous sommes favorables au concept de la Porte du Pacifique, mais, comme Cliff l'a mentionné, nous sommes également dépendants des chemins de fer. L'impact économique est incertain. Je ne sais pas si l'Administration portuaire de Vancouver et l'Administration portuaire du fleuve Fraser vous ont parlé des retombées économiques du trafic de conteneurs, mais elles sont importantes. Rien que pour TSI, la retombée économique est de 150 \$ par conteneur sous forme de salaires et avantages sociaux pour nos employés. Je crois que le chiffre cité par l'Administration portuaire de Vancouver est de l'ordre de 1 500 \$ à 1 700 \$ de retombées économiques successives en aval pour l'économie canadienne.

Sur la capacité de terminal de 2,2 millions d'EVP mentionnée par Cliff, TSI manutentionne plus de 1,7 million d'EVP, c'est-à-dire que nous sommes le manutentionnaire de conteneurs dominant. Avec les projets d'expansion de Cliff chez DP World Vancouver, sa part du marché va augmenter. Notre prochaine expansion, le troisième poste d'accostage, ne sera pas terminée avant la fin 2009, mais il ajoutera 30, 40 ou 50 p. 100 à notre capacité.

I will give you two last figures. Vanterm completed an expansion last year taking the capacity from 500,000 TEUs to 850,000 TEUs, and we are currently at that maximum right now. Deltaport was technically at 850,000 TEUs. We have been operating over capacity for the last two years and, in 2006, we exceeded 1 million TEUs at that facility without any real pains until this current infrastructure dilemma. With the third berth, we think we can approach 2 million TEUs at Deltaport, so we have significant plans. Our challenge is what happens between now and 2009 for both the inner harbour, the external harbour and for Vancouver and the Pacific Gateway projects that both the federal and provincial governments have on plan.

I want to commend both the federal and provincial governments for the injection of funds and the support of the Pacific Gateway initiative. It has been substantial and I think it is leading-edge in terms of showing support jointly by two government factions. The support allows the private sector to bring our expansion plans to fruition, keeping our fluidity.

Cliff provided a good explanation of the imbalance in the influx of the imports versus the exports and that imbalance will always be a dilemma but that Pacific Gateway initiative is extremely vital to our continued growth. Unfortunately, that initiative is a little ways off but it is a start.

We also support the recommendations that have been made regarding the Canada Marine Act and the Canada Transportation Act. We would like to see those recommendations enacted. We think they give strength and flexibility to the private sector and to these projects to continue, and we think they should be implemented rapidly rather than delaying them any further.

I want to mention again the group of terminals I talked about with respect to the global container terminals that we rely on. The supply chains and the world trade that we are involved in are global and therefore fluid. Those ships are not locked into any one port, and that is our concern. We need to show that the ports can operate and maintain the fluidity. They can support the visits from the federal and provincial ministers supporting the gateway just as I mentioned at the outset, and you probably heard recently from other players including Cliff Stewart, we are concerned that that supply chain has some weak links. Cliff mentioned possible alternatives, off-dock terminals, to keep it going. The current fluid situation is exacerbated by the weather. However, no contingencies were in place before the weather happened. That situation demonstrates to us again a concern that if no contingencies are in place for the supply chain, it may be an expensive cost to the system but I think the system is prepared. I'm talking about the ocean carriers and the terminals. The fluid roads must realize that if they want to play in this trade, they need to build in some cost to maintain fluidity because the ocean carriers will find alternative ports to go to if this one does not work. I think carriers are prepared to pay a higher cost of accessing this corridor as long as the port works. Again, contingency plans did not seem to be in place for any glitches. Finally, we are concerned as to what the future is for that

Je vais vous donner deux derniers chiffres. Vanterm a achevé un projet d'expansion l'an dernier qui a porté sa capacité de 500 000 à 850 000 EVP, et nous tournons actuellement à ce maximum. Deltaport avait techniquement une capacité de 850 000 EVP, mais nous tournons à surcapacité depuis deux ans et, en 2006, nous avons dépassé dans ce terminal 1 million d'EVP sans trop de problèmes, avec l'installation actuelle. Avec le troisième poste d'accostage, nous pensons pouvoir nous approcher de 2 millions d'EVP à Deltaport, et nous avons à cet égard des plans ambitieux. Notre défi est de savoir ce qui va se passer entre aujourd'hui et 2009 tant pour l'arrière-port que le port externe et les projets de Porte de Vancouver et du Pacifique du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral.

Je veux féliciter et le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial de l'injection de fonds et de l'appui à l'initiative de la Porte du Pacifique. L'effort est substantiel et je pense qu'il montre la voie d'une collaboration entre deux gouvernements. Ce soutien permet au secteur privé de mener à bien ses plans d'expansion et de préserver ainsi la fluidité du mouvement.

Cliff a donné une bonne explication du déséquilibre entre les importations et les exportations, qui sera toujours un dilemme, mais cette initiative de la Porte du Pacifique est cruciale pour notre croissance future. Malheureusement, cette initiative est un peu tardive mais c'est un début.

Nous appuyons également les recommandations formulées concernant la Loi maritime du Canada et la Loi sur les transports au Canada. Nous aimerions que ces recommandations soient appliquées. Nous pensons qu'elles donneront au secteur privé davantage de force et de flexibilité et permettront à ces projets de se poursuivre, et elles devraient être mises en œuvre sans plus tarder.

Je veux mentionner de nouveau le groupe de terminaux dont j'ai parlé dans la perspective du mouvement mondial de conteneurs dont nous dépendons. Les chaînes d'approvisionnement et les échanges mondiaux sont planétaires et par conséquent fluides. Ces navires ne sont pas limités à un seul port et c'est notre inquiétude. Nous devons montrer que nos ports sont capables de maintenir la fluidité. Il est bon d'avoir la visite des ministres fédéral et provincial exprimant leur appui à la Porte du Pacifique, mais comme je l'ai mentionné au début, et comme d'autres intervenants comme Cliff Stewart vous l'ont probablement déjà dit, nous sommes préoccupés par l'existence de maillons faibles dans la chaîne d'approvisionnement. Cliff a mentionné des solutions de rechange, des terminaux d'arrière-pays, pour continuer à la faire tourner. La situation ferroviaire actuelle est exacerbée par le mauvais temps. Cependant, aucun plan de crise n'était en place avant les tempêtes. Cette situation démontre de nouveau que s'il n'y a pas de plan d'urgence en place pour la chaîne d'approvisionnement, le coût pour le système peut être important, même si nous-mêmes sommes préparés. Je parle là des transporteurs maritimes et des terminaux. Les chemins de fer doivent réaliser que s'ils veulent continuer de jouer dans ce secteur, ils vont devoir consentir des dépenses pour maintenir la fluidité car les armateurs vont aller décharger dans d'autres ports si les nôtres sont bloqués. Je pense que les transporteurs sont prêts

infrastructure: if that infrastructure is robust enough to continue growth, let alone get us out of our current jam. There are two issues here: contingency to get out of our current situation, and contingencies or growth plans of infrastructure changes, whether they are at the terminal, off-dock hubs on the inland sections, rail hubs, intermodal transport facilities, additional rail track and additional rail storage areas. If those changes do not become a reality, we will continue to be seen by the overseas world trade as a somewhat unreliable, unpredictable gateway, and that is not how we want to be seen.

Environmentally, we have been conscious of making our terminals clean and of operating them efficiently. We work on using new technology and new fuels to reduce emissions. We are conscious of that in everything we do at both our sites and I am sure Cliff has a similar goal. We are trying to be upfront in keeping anything we do environmentally friendly or leading-edge. We have looked at equipment types, new technology that has never been used before but that we feel is environmentally responsible.

I think I have covered most of that issue. We are probably open to questions now.

The Chairman: My first question is for Mr. Stewart. Asian ports have the ability to establish brand new ports using the most modern features. Canada is working with older ports that need to be upgraded, and some countries can leap forward with the benefit of new technology. Labour and work practices at Asian ports are not at the same standards as Canada. The most productive ports tend to operate 24 hours a day. Can we achieve a similar level of performance for Canadian ports?

Mr. Stewart: Absolutely.

The Chair: Do we have the labour force?

Mr. Stewart: The project that we recently completed at Centerm is a great example. We have doubled the capacity of that terminal but we have not changed the size of the footprint at all. We accomplished that by deploying the latest technology. Notwithstanding some unusual practices, I would stack up the labour in Canada against labour anywhere in the world. One challenge we have faced historically is that the business has tended to ebb and flow. As in anything, people become good at what they do when they do it every day. Now, we are seeing that opportunity for people to work five days a week, 52 weeks a year, and we are starting to see the kinds of productivities we see at terminals in Asia. It is always important to remember that the vast majority of big terminals in Asia are what are called transshipment terminals, and they count every container twice. They count it once when they take it off the ship and they count it

à payer plus cher pour accéder à ce corridor, à condition que le port fonctionne bien. Encore une fois, il ne semblait pas exister de plans pour pallier aux situations d'urgence. De même, nous nous inquiétons de l'avenir de cette infrastructure et nous nous demandons si le réseau est suffisamment robuste pour autoriser l'expansion et nous sortir de notre crise actuelle. Il y a là deux problèmes : les plans de contingence pour sortir de la situation actuelle et les plans d'expansion infrastructurelle, que ce soit dans les terminaux, les plaques tournantes d'arrière-pays, les plaques tournantes ferroviaires, les installations de transport intermodal sous forme de voies ferrées et de voies de garage supplémentaire. Si ces changements ne sont pas concrétisés, nous continuerons d'être perçus par l'étranger comme une porte d'accès insuffisamment fiable, quelque peu imprévisible, ce qui n'est pas la façon dont nous voulons être perçus.

Sur le plan environnemental, nous nous efforçons de faire en sorte que nos terminaux soient propres et fonctionnent avec efficacité. Nous mettons en place des technologies nouvelles, nous utilisons des nouveaux carburants pour réduire nos émissions. C'est une dimension consciente de tout ce que nous faisons dans nos deux sites et je suis sûr que Cliff a le même objectif. Nous cherchons consciemment à rendre nos opérations écologiques et à la pointe du progrès. Nous avons eu recours à des équipements nouveaux, des technologies nouvelles qui n'ont jamais été utilisées auparavant mais que nous estimons être écologiques.

Je pense avoir couvert la plus grande partie de ce volet. Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

La présidente : Ma première question s'adresse à M. Stewart. Les ports asiatiques ont la possibilité de créer de nouveaux ports flamboyants neufs utilisant les équipements les plus modernes. Le Canada travaille avec des ports plus anciens qu'il faut mettre à niveau, alors que certains pays peuvent prendre de l'avance en mettant en œuvre des technologies nouvelles. Les salaires et les normes de travail dans les ports asiatiques ne sont pas les mêmes qu'au Canada. Les ports les plus productifs tendent à tourner 24 heures par jour. Pouvons-nous parvenir à des niveaux de rendement similaires dans les ports canadiens?

M. Stewart : Absolument.

La présidente : Avons-nous la main-d'œuvre?

M. Stewart : Le projet que nous avons récemment terminé à Centerm est un bon exemple. Nous avons doublé la capacité de ce terminal mais nous n'avons pas du tout modifié la dimension de l'empreinte. Nous avons accompli cela en déployant la dernière technologie. Nonobstant quelques pratiques inhabituelles, la main-d'œuvre canadienne peut rivaliser avec celle de n'importe quel pays au monde. Une difficulté traditionnelle que nous rencontrons dans cette branche c'est que l'activité est fluctuante. Comme dans tout, les gens acquièrent un savoir-faire lorsqu'ils font le travail tous les jours. Maintenant que nos employés ont l'occasion de travailler cinq jours par semaine, 52 semaines par an, nous commençons à voir le genre de productivité que l'on rencontre dans les terminaux en Asie. Il ne faut jamais perdre de vue que la vaste majorité des gros terminaux en Asie sont ce que l'on appelle des terminaux de transbordement.

gain when they put it back on the ship. Our terminals are origin and destination terminals, so the container comes off the ship and goes somewhere, or comes from somewhere and goes on a ship. We count it only once. The terminal I operate now is approaching the kind of numbers that Morley Strachan already sees at Deltaport and Vanterm. Those terminals are in the range of 10,000 TEUs per acre, which compares favourably with the 10,000 TEUs per acre that we see in Asian transshipment terminals. Where we will always struggle is in the large ports in Asia. What tends to happen is that a large ship comes in, comes alongside and they put four, five or six cranes on. They empty everything out of a given hold and then they fill it all back in again, so the crane may sit in the same place for a day or two. It is an inefficient operation. Vancouver tends to be what I call a topping-off port. The same ship may come in and we may move a quarter of what is on the ship but we do it from every hatch and hold, and so we are moving all over the ship rather than sitting in one place. That movement has a huge impact on productivity, there is no question.

I mentioned earlier that the challenge is finding, training and keeping labour. The employers' association here in Vancouver has been working with the unions in the last couple of years to make that challenge a key focus.

It is important to remember that the overall employment on the waterfront in Vancouver declined from 1973 until about three years ago. It declined for nearly 30 years, and in the last three years, it has increased back to the levels of 1973. All of that growth has been because of the growth in containers. Probably a third of the workforce in the container handling sector has been in the business for three years or less. As those new hires gain experience, we are seeing the increase in productivities that we need to see here. In terms of deploying technology, none of the layers here are afraid to deploy the technology. We recently spent \$150 million. We have another \$30 million worth of equipment either on order or about to be on order so technology is not an issue.

The Chairman: Container ports will attract large ships if they can process them quickly. We are told that shipping lines only make money when their vessels are at sea. To be more competitive, terminal operators try to minimize waiting because it is expensive. Is a one- or two-day wait an unusual circumstance, and what are the main recent technological developments to help ports process large ships more rapidly? Any one of you has an answer.

Mr. Strachan: Do you mind if Cliff and I trade off on these questions because some answers may be similar and some may be different. As Cliff says, we are proud of our labour. They do a good job. The circumstances of working the ships here are different than in Asia, as Cliff has described. However, we are

c'est-à-dire qu'ils comptent chaque conteneur deux fois. Ils le comptent une fois lorsqu'ils le déchargent du bateau et ils le recomptent lorsqu'ils le chargent sur un nouveau bateau. Nos terminaux sont des terminaux d'origine et destination, si bien que le conteneur est déchargé du navire et s'en va ailleurs, ou bien vient d'ailleurs et est chargé à bord. Le terminal que j'exploite approche aujourd'hui les chiffres que Morley Strachan voit déjà à Deltaport et Vanterm. Ces terminaux sont aux alentours de 10 000 EVP par acre, ce qui se compare très favorablement avec les 20 000 EVP par acre des terminaux de transbordement asiatiques. C'est avec les grands ports d'Asie que nous aurons toujours du mal à rivaliser. En effet, ce qui se passe en général là-bas, c'est qu'un gros navire vient à quai et ils lui affectent quatre, cinq ou six grues. Ils vident toute la cale et puis la remplissent de nouveau, si bien que la grue reste au même endroit pendant un ou deux jours. C'est une opération efficace. Vancouver tend à être ce que j'appelle un port de remplissage. Le même navire arrive chez nous et nous déchargeons ou chargeons un quart du contenu du navire mais nous le faisons à chaque écouteille et chaque cale, si bien que nous nous activons sur tout le navire au lieu de rester à la même place. Ces déplacements ont un énorme impact sur la productivité, cela ne fait aucun doute.

J'ai indiqué tout à l'heure que le défi consiste à trouver, former et fixer la main-d'œuvre. L'association patronale ici à Vancouver collabore avec les syndicats depuis quelques années pour focaliser sur ce problème.

Il ne faut pas oublier que l'emploi total sur les docks de Vancouver a baissé de 1973 jusqu'il y a environ trois ans. Il a décliné pendant près de 30 ans et au cours des trois dernières années il est remonté jusqu'au niveau de 1973. Toute cette croissance est le seul fait des conteneurs. Probablement un tiers de la main-d'œuvre du secteur de la manutention des conteneurs a trois années d'ancienneté ou moins. Au fur et à mesure que ces nouvelles recrues gagnent en expérience, nous voyons les augmentations de productivité dont nous avons besoin. Pour ce qui est du déploiement de la technologie, aucune des entreprises ici n'a peur d'investir. Nous avons récemment dépensé 150 millions de dollars. Nous sommes sur le point de passer commande pour 30 millions de dollars d'équipement de plus, et la technologie n'est donc pas un problème.

La présidente : Les ports de conteneurs vont attirer de gros navires s'ils parviennent à les charger et décharger vite. On nous dit que les compagnies de navigation ne gagnent d'argent que lorsque leur navire est en mer. Pour être plus compétitifs, les exploitants de terminaux doivent chercher à minimiser les temps d'immobilisation parce que l'attente est coûteuse. Est-ce qu'une attente d'un ou deux jours est inhabituelle et quels sont les principaux progrès technologiques récents qui aident les ports à charger et décharger plus rapidement les gros navires? La question s'adresse à vous deux.

M. Strachan : Si vous le permettez, Cliff et moi allons nous échanger la parole sur ces questions car certaines réponses peuvent être similaires et d'autres différentes. Comme Cliff l'a dit, nous sommes fiers de notre main-d'œuvre. Elle fait un bon travail. Comme Cliff l'a décrit, nos opérations sur les navires

proud of the fact that we keep the ships on consistent schedules. Our schedules are precise. The ship lines have targeted days that they arrive every week at that terminal. Let us say it is Tuesday. A certain shipper comes in, and I expect that shipper back here next Tuesday and the following Tuesday. They are regulated, as you correctly indicated. What they call vessel service integrity is absolutely paramount to the ocean carriers. They want to ensure vessel service integrity at all ports so it does not jeopardize the rotation of the carrier to the various ports. I am proud to say in both terminals we turn those ships in an expeditious manner. What we have encountered lately, because of the infrastructure breakdown at Deltaport, we are delaying the ships by five to seven days. The carriers are sitting there five to seven days. Vanterm has now started to delay their ships by two to three days. That delay is absolute hell for ocean carriers. The reason is congestion. I will use only this one analogy about the sink syndrome, where the tap is on and that is the imports coming in. The terminal is the sink, and the drain is the railroads or any other combination that takes the freight away. If the drain is not large enough to keep the sink fluid, eventually we start to overflow. The tap keeps running and that is exactly what we face right now until someone builds a bigger drain, opens that drain up or we turn the tap off. That is our concern. The delays are caused only by those issues that are terminal-related and that allow congestion. If we cannot move the product through, we cannot take the product off the ship. Similarly, we probably cannot even load it on the ship on time. The technology that we are employing is basically planning the terminal out. Deltaport is switching to a new terminal operating system designed exactly to let the computer tell our equipment where the next most productive move is for people and equipment, rather than have people only in one area of the terminal focusing on that little section of the terminal, and not knowing there is a better use of equipment somewhere else. We found the technology to be beneficial. The concept is that humans are good but sometimes the computer can work faster with the equipment's messaging and allow that equipment to be used always in the most productive manner. That concept applies from the dock gantry crane that works the ship to what they call bomb carts or tractor trailers that supply the crane with the chassis either to receive the container off the ship or deliver the container to the crane to put on the ship. The absolute paramount thing is to keep that crane in constant motion in the most productive manner even though, as Cliff says, we have to bounce around the ship. The whole terminal must be fluid to keep going. I do not know if you want to add to that, Cliff.

Mr. Stewart: I think the other thing to talk about in technology is cranes. The equipment we deployed in Vancouver was state of the art when we ordered it three years ago. Morley has the same type of equipment: what we call twin-lift-capable

différent de ce qu'elles sont en Asie, mais nous sommes fier fait que nous respectons les horaires des navires. Nos hor sont précis. Les compagnies de navigation ont des jours c d'arrivée chaque semaine au terminal. Supposons que ce so mardi. Ce navire repart et je m'attends à ce qu'il revienne prochain et le mardi suivant. Tout est réglé d'avance, comme l'avez bien dit. Ce que l'on appelle l'intégrité du service au na est absolument primordiale pour les transporteurs maritimes veulent garantir l'intégrité du service aux navires dans tous ports de façon à ne pas altérer les rotations dans les divers p Je suis fier de dire que dans nos deux terminaux nous chargeo déchargeons ces navires dans les meilleurs délais. Le probl que nous avons rencontré dernièrement avec la défaill d'infrastructure à Deltaport occasionne des retards aux nav de cinq à sept jours. Les porte-conteneurs attendent cinq à jours. Vanterm a maintenant commencé à retarder ses navire deux à trois jours. Ce retard représente l'enfer absolu p les transporteurs maritimes. Il est dû à la congestion. Je l'analogie avec un évier, dont le robinet est ouvert, et représente l'afflux des importations. Le terminal est l'évier d drain, c'est les chemins de fer ou toute autre combinaison enlève le fret. Si le drain n'est pas assez gros pour garder l'é fluide, nous allons finir par déborder. Le robinet continue à co et c'est exactement la situation que nous connaissons actuelle et qui durera jusqu'à ce que quelqu'un construise un plus p drain, ouvre davantage ce drain, ou bien que nous fermio le robinet. Voilà notre crainte. Les retards sont causés unique par les problèmes de terminaux et la congestion. Si nous parvenons pas à écouler le fret, nous ne pouvons pas décharg navire. De la même façon, nous ne pouvons probablement m pas charger dans les délais. La technologie que nous emplo planifie en totalité l'activité du terminal. Deltaport met en u un nouveau système d'exploitation du terminal conçu pour a l'ordinateur dise précisément à notre équipement où se situ le prochain mouvement le plus productif pour le personnel le matériel, au lieu d'avoir des gens dans un secteur du termina font leur travail dans leur coin sans savoir qu'il y aurai meilleur usage pour le matériel ailleurs. Nous trouvons e technologie bénéfique. L'idée, c'est que les humains sont l mais parfois l'ordinateur peut travailler plus vite ave la messagerie des équipements et permettre que le matériel soit toujours utilisé de la façon la plus productive. Ce comp s'applique depuis le pont-portique de quai qui travaille s le navire jusqu'à ce que l'on appelle les « chariots à bombe » es tracteurs-remorques qui apportent au portique le châssis u reçoit le conteneur déchargé du navire ou livre le conteneu au portique pour chargement sur le navire. Ce qui est absolu m essentiel, c'est de garder ce portique constamment en mouve de la façon la plus productive possible et ce bien que, comme Clif l'a expliqué, nous devons nous déplacer d'un endroit à l'autr le bateau. Tout le terminal doit être fluide pour que la circu on se fasse. Je ne sais pas si vous voudriez ajouter quelque ch à cela, Cliff.

M. Stewart : Un autre volet de la technologie dont il faut parler, ce sont les grues. Le matériel que nous avons dépé à Vancouver était dernier cri lorsque nous l'avons commandé il y a trois ans. Morley a le même type : c'est ce que nous appe ns

cranes. They are capable of loading two loaded 20-foot containers or a total potential weight of 62 tonnes. However, the crane business marches on quickly. The state of the art now is what is called quad-lift, which lifts four 20-foot containers or two 40-foot containers. A crane has about a 20-year life. One challenge is looking in the crystal ball when we order a piece of equipment with a 20-year life, figure out what has not been invented yet, then order it and deploy it. When building a new terminal from scratch, as they have done at the new terminal in Shanghai, they have the ability to order the latest and greatest. We need to fit the equipment to the terminal we have and I will give you a good example. The standard gauge for cranes now is between 100 feet and 120 feet; in other words, the distance between the front rail and the back rail that the crane sits on. When we ordered our last two cranes, we had three cranes already on the dock and they were 80-foot gauge. We needed to make the decision whether to convert those cranes to 100-foot and buy new cranes at 100-foot, or find a good design to work with a twin-20-lift with an 80-foot gauge, which is what we ended up choosing. That decision does not make us less efficient. It does not make us less able to compete.

The Chairman: Officials from Transport Canada told this committee that a number of initiatives are under way to track containers and even their contents. Currently, there is no integrated system to track containers across different shipping companies or transportation modes in Canada. What can be done to solve the lack of integration on a short-term basis?

Mr. Stewart: Ultimately, we need to ask the question, why do we want to track the container? The reason I say that is we can have good visibility of where a container is, given that the majority of containers move from ocean carriers to terminals to railroads. If the container is on the ocean carrier, we know where it is because we know where the vessel is. If it is on the marine terminal, we know where it is because we have excellent visibility through our operating system where the container is on the terminal. If the container is on the railroad, we have excellent visibility as to where it is because the railroads have car readers located across the country and can tell us with good precision where that container is. The question of that visibility is really one of integration: what I would call back-office integration. The issue is really a software issue. The question is, why do we need to know and who wants to pay the cost of making those systems talk together? If the issue is security, we should catch that problem before it ever gets into the country. If not, then we should catch it right at the docks, which is where, for example, the radiation portal program is going. We have good visibility now of the containers coming at us on the railroads, and our customers do as well.

des grues à double charge. Elles sont capables de lever deux conteneurs de 20 pieds pleins, pour un poids potentiel total de 62 tonnes. Cependant, la technologie des grues avance vite. Le dernier cri aujourd'hui est ce que l'on appelle la quadruple charge, une grue qui lève quatre conteneurs de 20 pieds ou deux conteneurs de 40 pieds à la fois. Une grue a une durée de vie d'une vingtaine d'années. L'une des difficultés, lorsqu'on commande un équipement ayant une durée de vie de 20 ans, est de lire dans la boule de cristal pour essayer d'imaginer ce qui n'a pas encore été inventé, puis le commander et le déployer. Lorsqu'on construit un nouveau terminal à partir de zéro, comme ils l'ont fait avec leur nouveau terminal à Shanghai, ils ont pu commander ce qu'il y avait de plus récent et de meilleur. Nous devons adapter le matériel au terminal que nous avons et je vais vous en donner un bon exemple. L'écartement standard des ponts-portiques se situe aujourd'hui entre 100 pieds et 120 pieds; autrement dit, c'est la distance qui sépare le rail avant du rail arrière sur lequel repose la grue. Lorsque nous avons commandé nos deux dernières grues, nous en avions déjà trois sur le quai et elles avaient un écartement de 80 pieds. Il nous a fallu décider si nous allions convertir ces grues à 100 pieds et acheter de nouveaux portiques de 100 pieds, ou bien trouver une bonne conception nous permettant d'avoir un double levage avec un écartement de 80 pieds, ce que nous avons fini par choisir. Cette décision ne nous rend pas moins efficaces, ni moins compétitifs.

La présidente : Des fonctionnaires du ministère des Transports nous ont dit qu'un certain nombre d'initiatives sont en cours pour suivre à la trace les conteneurs et même leur contenu. À l'heure actuelle, il n'existe pas de système intégré pour pister les conteneurs à travers différentes compagnies maritimes ou modes de transport au Canada. Que peut-on faire à court terme pour remédier à cette absence d'intégration?

M. Stewart : En fin de compte, il faut poser la question de savoir pourquoi on veut suivre le conteneur? Je le dis parce que nous avons une bonne visibilité de l'endroit où se trouve un conteneur, étant donné que la majorité passe d'un navire dans un terminal puis sur un chemin de fer. Si le conteneur est sur le navire, nous savons où il se trouve parce qu'on peut localiser le navire. S'il est dans un terminal maritime, nous savons où il se trouve parce que nous avons une excellente visibilité à travers notre système opérationnel de l'endroit où il se trouve dans le terminal. Si le conteneur est sur un train, nous avons une excellente visibilité de sa localisation parce que les chemins de fer ont des lecteurs de wagons à travers le pays et peuvent nous dire avec une bonne précision où se trouve le conteneur. La question de la visibilité en est réellement une d'intégration; ce que j'appelle l'intégration d'arrière-plan. C'est réellement un problème de logiciel. La question est de savoir pourquoi nous voulons pister le conteneur et qui veut payer le coût de la mise en communication de ces systèmes? Si c'est une affaire de sécurité, il vaudrait mieux dépister le problème avant l'arrivée dans le pays. Sinon, nous devrions le dépister directement à quai, par exemple là où va être installé le portique de détection de radiation. Nous avons aujourd'hui une bonne visibilité des conteneurs qui nous arrivent par chemin de fer et nos clients l'ont aussi.

The Chairman: Do you want to add something, Senator Tkachuk?

Senator Tkachuk: Yesterday, witnesses from the West Coast Container Freight Handlers Association talked about the problem of exports. They were not able to move product out of their place into your place onto a ship. That problem was becoming serious, and perhaps your concentration was more on the imports rather than the exports. I am not sure if they said that but that is what I concluded. My conclusion may be wrong, but I will ask you to comment on that and what their issues were.

Mr. Strachan: I will take this one because I think our terminal caused that issue. Our contracted customers, the customers that pay us, are the ocean carriers, so we are guided by some of their desires. We also are a tenant of the Vancouver Port Authority so we have to abide by their wishes. In this case, the exports you refer to are the export truck local market. The export rail market is continuing. I will spend a few seconds giving you a little bit of history to give you an appreciation of how we came to that decision and what happened. Deltaport started to melt down, if you will, on November 10 of last year and it is still in meltdown mode for a variety of reasons, mostly weather-related. I mentioned to you the reason we are not out of that situation is there have been no contingencies and no way to work through the backlog. The backlog continues while the new volumes continue to come. The railroads take away what they can in a small overflow, digging into backlog, but as that became more and more impeded —

Senator Tkachuk: I do not mean to break your train of thought but as you explain, can you be more specific on the backlog because I do not know what you are talking about — weather, et cetera. Then, follow through with the rest of the story.

Mr. Strachan: Okay, fine: The ships come in with a certain amount of import cargo and we know what that is. We also have a daily rail-handling capability and daily terminal-handling capability. That is historical, we know what our capacities are, and both CP and CN supply the rail to meet the demand. As a local market, that is not an issue. The capacity for local market truck is not an issue because we have what we call extended gates, late night gates or speed gates. Typically, a truck gate opens at seven in the morning and closes at five o'clock at night so we still have the evening and midnight that we can work the truck gate if we take the cargo to warehouses that are open 24 hours. Both our terminals work 24 hours a day, seven days a week, 360 days a year. The only ones that do not are the truck gates, truckers. We do not have a capacity issue with trucks, typically. Again, the issue is making sure the rail comes in and out. When the imports come in, let us say at a thousand moves, and the rail supplies 800, there are 200 deficient and that creates a backlog. If that happens every day, the backlog builds up and eventually we hit a

La présidente : Voulez-vous ajouter quelque chose, sénateur Tkachuk?

Le sénateur Tkachuk : Hier, des témoins de la West Coast Container Freight Handlers Association nous ont parlé du problème des exportations. Ils n'ont pas été en mesure de livrer du fret pour être chargé sur un navire. Le problème devenait sérieux et peut-être est-ce dû au fait que vous vous concentriez davantage sur les importations que sur les exportations. Je ne suis pas sûr qu'ils aient dit cela mais c'était ma conclusion. Je peux tromper, mais j'aimerais que vous nous parliez de cette affaire et du problème qu'ils ont rencontré.

M. Strachan : Je vais en parler car je crois que c'est notre terminal qui est à l'origine du problème. Nos clients contractuels, les clients qui nous payent, sont les transporteurs maritimes, et nous sommes donc guidés par leurs désirs. Nous sommes également locataires de l'Administration portuaire de Vancouver et nous devons nous plier à ses vœux. En l'occurrence, les exportations dont vous parlez sont celles acheminées par camionnage local. Le marché ferroviaire des exportations poursuit. Je vais prendre quelques secondes pour faire un peu d'histoire et vous permettre de comprendre comment nous sommes arrivés à cette décision et ce qui s'est produit. Deltaport a commencé à s'effondrer, en quelque sorte, le 10 novembre dernier et reste en mode de panne pour diverses raisons, principalement de nature météorologique. Je vous ai indiqué la raison pour laquelle nous n'avons pas encore surmonté la situation : l'absence d'un plan de crise et aucun moyen d'éponger l'arriéré. L'arriéré subsiste alors que les volumes de fret nouveaux ne baissent pas. Les chemins de fer nous enlèvent un peu de surcroît, entamant ainsi l'arriéré, mais au fur et à mesure que cela a été de plus en plus entravé...

Le sénateur Tkachuk : Je ne veux pas vous troubler par vos explications, mais pourriez-vous nous préciser un peu l'arriéré car je ne sais pas de quoi vous parlez — la météorologie, et ce qui suit. Ensuite, continuez avec le reste de votre histoire.

M. Strachan : D'accord, bien. Les navires nous arrivent avec une certaine quantité de fret et nous la connaissons. Nous avons une capacité de manutention ferroviaire quotidienne et une capacité de manutention terminale quotidienne. Ce sont des données historiques, et nous savons donc quelles sont nos capacités tant que CP ou que CN nous fournissent les wagons pour répondre à la demande. Pour ce qui est du marché local, ce n'est pas un problème. La capacité du marché du camionnage local n'est pas un problème car nous avons ce que nous appelons des portails étendus, des portails de nuit ou portails de visée. Typiquement, un portail de camion ouvre à 7 heures du matin et ferme à 5 heures du soir, si bien que nous disposons encore de la soirée et de la nuit si nous voulons intensifier le trafic de camion à destination d'entrepôts ouverts 24 heures. Nos deux terminaux tournent 24 heures par jour, sept jours par semaine, 360 jours par an. Les seuls qui n'ont pas ces horaires sont les camionneurs. Mais typiquement nous n'avons pas de problème de capacité au niveau des camions. Encore une fois, il s'agit surtout de faire en sorte que les wagons de chemin de fer arrivent et repartent.

capacity breakup. I have changed the numbers to make it simple but that is what happens.

The railroads like to be balanced both ways and, as Cliff mentioned, that balance is not happening because there are not enough exports to meet the import demands. We have an imbalance. The terminals do not really care about that balance. It does not matter to us because we only load the ship off and on. The railroads care but they seem to focus on balance, and we are stuck with the imbalance of what is over and above the rail car supply to meet the import. I know that all the rail carriers work together to meet that demand but there is that mismatch between the supply of rail cars and the import demand. Over time, that imbalance in what is left on the dock and what is taken away is the sink syndrome that I mentioned. Then, we need to make some decisions so the terminal can at least stay open and try to service the ships that are already starting to be delayed. It is now March, and Deltaport started that on November 10. The ships starting idling: we would hold them at berth or have them at anchor in the harbour until we created space on the dock so we could allow that ship in. Even when we started on that ship, we would only put one or two gangs on it instead of three or four gangs, while the terminal was slowly being depleted and we were making space. Then we can allow space to come on from the ship. That is the import side. The export side is the reverse.

When Vanterm started to melt down as a result of CP's weather issues, we did not have the luxury of building up the backlog slowly. The situation went quickly from lukewarm, warm, to white hot in a short period of time. We had a conference call with our ocean carriers, the railroads and the Vancouver Port Authority and said, we know what happened at Deltaport and the realities of what happened at Deltaport. We gave the carriers a choice: we could idle their ships or — and we took a risk on this one — we could shut off their export truck for a short period of time until the rail catches up to allow that space to keep going. We did not want to cut off the rail export because we need the rail car to take the imports. It was a matter of, if we shut off one leg we do not have that opportunity to reload the ship. Some of the ocean carriers call at both terminals. They said we do not want to go through hell at Deltaport with our ships — going back to the point about the importance of the service integrity of the ships — so we will take the export shutdown for a period of a week or so. We thought it would take a one-week shutdown at Vanterm of shutting off the truck exports. Unfortunately, with the continued weather, we became jammed. We were never able to open up truck exports again, and we ended up keeping the truck exports shut off locally at Vanterm. On top of that, we started idling ships. It is not a

Lorsque les importations nous arrivent, mettons, au rythme de 1 000 mouvements, et que le rail ne nous en prend que 800, il y a un reliquat de 200 mouvements et il se crée un arriéré. Si cela se poursuit jour après jour, l'arriéré grossit et nous finissons par avoir une rupture de capacité. J'ai pris des chiffres simples pour expliquer, mais voilà le phénomène qui se produit.

Les chemins de fer aiment avoir une charge équilibrée dans les deux directions et, comme Cliff l'a mentionné, cet équilibre ne se fait pas parce qu'il n'y a pas suffisamment d'exportations pour contrebalancer les importations. Nous avons un déséquilibre. Cet équilibre importe peu aux terminaux. Il ne nous importe pas parce que nous ne faisons que charger et décharger les navires. Cela importe aux chemins de fer mais ils semblent privilégier l'équilibre et nous restons avec sur les bras le déséquilibre, le surcroît de fret que l'offre de wagons de chemin de fer ne suffit pas à enlever. Je sais que tous les transporteurs ferroviaires collaborent pour répondre à cette demande, mais il y a ce décalage entre l'offre de wagons de chemin de fer et la demande d'importations. Au fil du temps, le décalage entre ce qui est déchargé sur le quai et ce qui est enlevé cause le syndrome de l'évier que j'ai mentionné. À ce moment-là, nous devons prendre quelques décisions afin que le terminal puisse au moins rester ouvert et essayer de servir les navires qui accumulent déjà du retard. Nous sommes maintenant en mars et Deltaport a commencé le 10 novembre à retenir les navires à l'accostage ou à l'ancre jusqu'à ce que nous ayons assez de place sur le dock pour recevoir le navire. Même lorsque nous commençons à décharger ce navire, nous ne lui affectons qu'une ou deux équipes au lieu de trois ou quatre, en attendant que le terminal se vide lentement et que nous fassions de la place. Ce n'est qu'alors que nous pouvons recevoir les conteneurs déchargés de ce navire. Voilà pour le côté importation. Du côté exportation, c'est l'inverse.

Lorsque Vanterm a commencé à être submergé suite aux problèmes météorologiques de CP, nous n'avons pas eu le luxe d'accumuler cet arriéré lentement. La crise est allée rapidement de tiède à chaude, à brûlante en un très court laps de temps. Nous avons tenu une téléconférence avec nos transporteurs maritimes, les chemins de fer et l'Administration portuaire de Vancouver et indiqué que nous avions conscience de ce qui s'est passé à Deltaport. Nous avons donné aux transporteurs le choix : nous pouvions mettre en attente leurs navires ou — et là nous avons pris un risque — nous pouvions fermer l'arrivée des camions d'exportation pendant une courte période jusqu'à ce que le rail rattrape, afin de disposer de cette place de stockage et continuer à décharger. Nous ne voulions pas fermer le trafic d'exportation par rail parce que nous avions besoin de ces wagons pour enlever les importations. Si nous fermions ce mouvement, nous n'allions pas pouvoir décharger les navires. Certains transporteurs océaniques relâchent dans les deux terminaux. Ils ont dit qu'ils ne voulaient pas subir l'enfer avec leurs navires à Deltaport — ce qui nous ramène à l'importance de l'intégrité du service aux navires — et préféreraient la fermeture des exportations pendant une semaine environ. Nous pensions qu'il suffirait d'une fermeture du trafic camionnage d'exportation d'une semaine à Vanterm. Malheureusement, avec la poursuite des intempéries, nous avons

decision we are proud of. We took a risk based on promises that we would get car supply and it never happened.

Senator Tkachuk: What happens — I am still not sure — is that the railroads decide how large a train they bring in by the amount of exports they have filled into their containers. They bring the train to the West Coast and they unload it. What they are trying to do is match the amount of exports that they bring in, the number of containers, with the imports they take out?

Mr. Strachan: Yes, either they start from the export side or they start from the import side. They want balance moved both ways. They do not want to move empty cars.

Senator Tkachuk: They do not approach it the other way around by filling up the imports and then working hard to fill up the exports, as they move across the country.

Mr. Strachan: No, they are an origin-destination kind of operation. When the train leaves here and goes to Toronto they want to start in Toronto and go all the way back to Vancouver without picking up exports along the way. They want to originate, if possible, in Toronto because that is where the last car was sent to. I think Cliff mentioned that there is an increase in export of empty containers to take back to the Orient to pick up those valuable imports. The railroad does not care if the container is empty or loaded. It is paid for putting something on that rail car. The railways do not want to send an empty car across the country. That is the dilemma. It costs them money or whatever to send us an empty rail car to meet that imbalance to import.

Senator Tkachuk: That is why we, in the Prairies, suffer for a lack of containers and a lack of rail cars, according to our exporters. That is what they are complaining about.

Mr. Strachan: I would say yes. There are two reasons. One reason is the cost of repositioning: someone chooses not to pay that cost. I think you will find a growing trend here that the ocean carrier does not want to bother with this railway hassle. They would rather dump the freight in our port, move it to a local deconsolidated or transfer facility and give it to somebody else to take the contents out of that container. Move the container by the consignee and not by the ocean carrier. I see that as a growing trend. Some of the ocean carriers say they do not want to go from Shanghai to Toronto. They want to go from Shanghai to Vancouver and let someone else take care of it. On the Prairies, the repositioning question is, how do they relocate that container to you, then have it reloaded and back on the railroad? That does not happen necessarily — the train will pick up in Saskatoon or Winnipeg, but they prefer to go on a direct line and, as much as possible, to minimize switching. It becomes either the railroad's choice to reroute it at their cost or the ocean carrier's to pay for that cost. The third thing that is part of this economics is the value

été embouteillés. Nous n'avons jamais pu rouvrir le trafic camionnage d'exportation et nous avons fini par fermer tout le trafic local d'exportation par camion à Vanterm. En sus, nous avons dû faire attendre les navires. Ce n'est pas une décision dont nous sommes fiers. Nous avons pris un risque en nous fiant à des promesses que nous aurions les wagons requis, mais nous ne les avons jamais obtenus.

Le sénateur Tkachuk : Ce qui se passe — je ne suis toujours pas sûr — c'est que les chemins de fer décident de la longueur du train qu'ils vont amener en fonction du volume de fret d'exportation dans leurs conteneurs. Ils amènent ce train sur la côte ouest et le déchargent. Ils cherchent à équilibrer le volume des exportations qu'ils amènent et le nombre de conteneurs d'importation qu'ils ramènent?

M. Strachan : Oui, soit ils commencent par le côté exportation soit par le côté importation. Ils veulent un volume équilibré dans les deux sens. Ils ne veulent pas déplacer des wagons vides.

Le sénateur Tkachuk : Ils ne commencent pas dans la direction inverse en chargeant toutes les importations et en s'efforçant ensuite de trouver des exportations en cours de route sur le train retour.

M. Strachan : Non, c'est une exploitation de type origine-destination. Lorsque le train part d'ici pour Toronto, ils veulent repartir de Toronto et revenir à Vancouver sans charger de fret en cours de route. Ils veulent que le point d'origine, dans la mesure du possible, soit Toronto car c'est là où le wagon a été envoyé la dernière fois. Je crois que Cliff a mentionné qu'il y a une augmentation des conteneurs d'exportation vides à ramener à l'Orient pour y charger ces précieuses importations. Il importe au chemin de fer que le conteneur soit vide ou plein. Il est payé pour mettre quelque chose sur son wagon. Le chemin de fer ne veut pas envoyer des wagons vides à travers le pays. C'est le dilemme. Cela leur coûte de l'argent de nous envoyer des wagons vides pour changer le surcroît des importations.

Le sénateur Tkachuk : C'est pourquoi nous, dans les Prairies, nous connaissons une pénurie de conteneurs et une pénurie de wagons, selon nos exportateurs. C'est de cela qu'ils se plaignent.

M. Strachan : Je dirais que oui. Il y a deux raisons. Une raison est le coût du repositionnement : quelqu'un choisit de ne pas payer ce coût. Je pense que vous constaterez une tendance croissante chez les transporteurs maritimes à ne plus vouloir s'embarrasser avec les aléas du transport ferroviaire. Ils préfèrent déposer la marchandise dans notre port, la transférer dans un entrepôt déconsolidé ou de transfert local et laisser à quelqu'un d'autre le soin d'enlever le contenu de ce conteneur. Que le consignataire, plutôt que le transporteur maritime, s'occupe du transport terrestre de ce conteneur. Je vois là une tendance croissante. Certains des transporteurs maritimes disent qu'ils ne veulent plus aller de Shanghai à Toronto. Ils veulent aller de Shanghai à Vancouver et laisser quelqu'un d'autre s'occuper du restant du trajet. Le problème du repositionnement dans les Prairies est de savoir comment ils vous acheminent le contenu vide, pour le faire charger et le raccrocher à un train. Cela ne se fait pas nécessairement — le train peut ramasser à Saskatoon ou Winnipeg mais il préfère aller en ligne directe et réduire les

of the commodity they are picking up. The ocean carrier may say they only receive \$300 for that container to go all the way from here to Shanghai, they have incurred all these costs to reposition and they spent \$600 to pick it up. They would rather send that empty container back on the rail car to the port on the ship, send it to Shanghai and bring over a \$2,000 import load.

Senator Tkachuk: As a prairie boy, I can blame the railroads and I can blame Toronto. If I could find a way to blame the banks, I would have a perfect political platform.

Mr. Stewart: To reinforce what Morley said, it is critical to understand that exports in containers are subsidized by the imports. As soon as the cost of handling that export exceeds the value of the subsidy, then they will not be available. It is something that the West Coast Container Freight Handlers Association does not like to hear but that is the reality. Morley said \$2,000. I think he was being a little conservative. I think it is more like \$3,000 to go from Shanghai to Vancouver. If that stop in the Prairies takes that container from, say, six round trips a year with six \$2,000 legs going eastbound and drops it to five, then not only have they lost money on the stop in Saskatoon, they have also lost the opportunity to make another \$2,000 eastbound trip. That is the reality of the economics.

Senator Tkachuk: I am not sure if Mr. Stewart or Mr. Strachan mentioned that people living here may not find the idea that piling up of an inland terminal piling up all kinds of containers. We will not have that problem in the Prairies, even though we can see it from 500 miles away. Yesterday, we had a group from Saskatchewan who talked about a smart terminal located around Moose Jaw, Regina and Saskatoon that would provide an inland terminal in the Prairies. Do you think that is workable or even practical? Do you think that would help the system or hurt the system?

Mr. Stewart: There are a couple of issues. You are probably talking about agricultural exports. Agricultural exports go in what are called high-capacity 20-foot containers. In other words, they can use a 20-foot container; they do not need a 40-footer. That business was growing significantly until a couple of years ago. Looking for an average weight on the rail car and average weight on the train, a double-stacked container train can have two 20-foot containers on the bottom and a 40-foot container on the bottom but it can have only one 40-foot container on top. If they have high-cap 20s full of agricultural products on the bottom of every car and they do not have any market for 40s to cap them off with, then they must stop the train from Toronto or Montreal, take all the boxes off and reload them, or they must send them with only the high-cap 20s on the bottom. The railroad has

manœuvres au minimum. Ainsi, soit le chemin de fer déroute le wagon à ses frais ou bien le transporteur maritime doit absorber le coût. Le troisième facteur qui entre en ligne de compte est la valeur de la marchandise qu'il ramasse. Le transporteur océanique pourra dire qu'il ne touche que 300 \$ pour transporter ce conteneur d'ici jusqu'à Shanghai, après avoir encouru tous les frais de repositionnement et dépensé 600 \$ pour le ramassage. Il préfère envoyer le conteneur à vide par train jusqu'au port, le ramener à Shanghai et revenir avec un chargement d'importation de 2 000 \$.

Le sénateur Tkachuk : Comme gars des Prairies, je peux blâmer les chemins de fer et je peux blâmer Toronto. Si je trouve moyen de blâmer aussi les banques, j'aurais une plate-forme politique parfaite.

M. Stewart : Pour renforcer ce que disait Morley, il faut bien voir que les exportations en conteneur sont subventionnées par les importations. Dès que le coût de la manutention de ce fret d'exportation dépasse la valeur de cette subvention, les conteneurs cessent d'être disponibles. C'est quelque chose que la West Coast Container Freight Handlers Association ne veut pas entendre, mais c'est la réalité. Morley a dit que c'est 2 000 \$. Je pense qu'il était un peu conservateur. Je pense que c'est plutôt 3 000 \$ pour aller de Shanghai à Vancouver. Si cet arrêt dans les Prairies signifie que le conteneur, au lieu de faire six voyages aller-retour, avec six trajets ouest-est à 2 000 \$, ne fait plus que cinq aller-retour, non seulement le transporteur a-t-il perdu de l'argent avec l'arrêt à Saskatoon, il a aussi perdu 2 000 \$ de plus sur un trajet en direction est.

Le sénateur Tkachuk : Je ne sais pas si c'est M. Stewart ou M. Strachan qui a mentionné que les habitants du coin pourraient ne pas être ravis à l'idée d'avoir un terminal terrestre empilant des masses de conteneurs. Nous n'aurions pas de problème dans les Prairies, même si nous pouvions apercevoir le terminal de 500 milles à la ronde. Hier, nous avons reçu un groupe de la Saskatchewan qui parlait d'un terminal intelligent centré sur Moose Jaw, Regina et Saskatoon, et qui offrirait un terminal intérieur dans les Prairies. Pensez-vous que ce soit faisable ou même envisageable? Pensez-vous que cela serait positif ou négatif pour le système?

M. Stewart : Il y a plusieurs aspects. Vous parlez probablement d'exportations agricoles. Les produits agricoles sont transportés dans ce que l'on appelle des conteneurs à haute capacité de 20 pieds. Autrement dit, ils peuvent utiliser des conteneurs de 20 pieds, ils n'ont pas besoin de ceux de 40 pieds. C'était une activité en expansion considérable jusqu'il y a quelques années. Si l'on considère le poids moyen d'un wagon de chemin de fer et le poids moyen d'un train, un train à conteneurs superposés peut avoir au premier niveau deux conteneurs de 20 pieds ou un conteneur de 40 pieds, mais seulement un conteneur de 40 pieds en haut. S'ils ont des conteneurs à haute capacité de 20 pieds remplis de denrées agricoles au premier étage de chaque wagon et pas de marché pour des conteneurs de 40 pieds pour les coiffer, ils doivent soit arrêter un train venant de Toronto ou Montréal, enlever toutes les

a problem because it slows their velocity dramatically and increases their costs.

The second problem is that CN started to see significant increases in the rail infrastructure maintenance costs in both the rails and the cars themselves. They realized they had a problem putting on all these high-cap 20s. They were wearing out the railroad. For that reason, they put a weight capacity limitation on 20-foot containers from the Prairies. They now have the problem that they cannot fill the container on the Prairies. They can partially fill it, and then bring it to Vancouver to top it off. As soon as that limitation went into place, the business of loading high-cap 20s on the Prairies died and I do not see an easy way around that problem. That is why grain comes to the coast in hopper cars and then it is transshipped into containers.

Mr. Strachan: One last thing on the local truck export, I did not want to say the local truck exports in Vancouver have been excluded. They have the other option. Those exporters can book with an ocean carrier that happens to call at Vanterm. There is nothing to preclude that container from going onto ships that call at Centerm, Deltaport or even Seattle. This option means only that someone would pay more than they would normally if they went to their first terminal of choice.

Senator Zimmer: Thank you for your presentation, gentlemen. My question is the area of storage, Mr. Stewart. We are warehousing now, so we always talk about capacity. I imagine a company such as Wal-Mart in Winnipeg would be pleased to use your capacity as storage. The reason is that they are delighted to get the product into the coast and into the country but if their warehousing in Winnipeg is full, do they use your storage or your capacity as warehousing so that they do not have to bring it in right away because they do not have the space, or is the issue of capacity a non-starter? My question is, do they use your storage or warehousing as a place to keep their product until they need it, and then within a day or two they can get the product quickly?

Mr. Stewart: No, in fact, Wal-Mart is an interesting example. Wal-Mart has a key performance indicator, KPI, of getting the containers off the dock within 24 hours. They will pay to work on weekends so they can take the product off the ship and off the dock and put it onto the rail cars as quickly as possible.

Senator Zimmer: The second part of that question is, do you use your capacity or your warehousing as a revenue generator for storage or is it too much of a waste that way and you would never use your capacity to charge storage? As storage goes on through a month, do your rates go higher in direct proportion?

boîtes et les recharger, ou bien ils doivent envoyer ces wagons avec uniquement les conteneurs de 20 pieds en bas. Le chemin fer a un problème car cela ralentit considérablement le train accroît ses coûts.

Le deuxième problème est que CN a commencé à enregistrer des majorations considérables des frais d'entretien de l'infrastructure, tant au niveau des rails que du matériel roulant lui-même. Ils ont réalisé que le chargement de tous ces conteneurs de 20 pieds à haute capacité leur pose un problème. Ils usent la voie ferrée. Pour cette raison, ils ont imposé une limitation de poids aux conteneurs de 20 pieds des Prairies. Maintenant dans les Prairies, ils ont le problème de ne pas pouvoir remplir complètement les conteneurs. Ils peuvent les charger partiellement, les acheminer à Vancouver et là les remplir. Mais que cette restriction est entrée en vigueur, toute l'activité de chargement des conteneurs de 20 pieds à haute capacité dans les Prairies s'est arrêtée et je ne vois pas de solution facile à ce problème. C'est pourquoi le grain est acheminé jusque sur la côte dans des wagons à trémie, puis transbordé dans des conteneurs

M. Strachan : Une dernière chose concernant les exportations par camionnage locales. Je ne voulais pas donner à entendre que le transport leur est fermé à Vancouver. Il y a l'autre option. Ces exportateurs peuvent passer contrat avec un transporteur maritime qui fait relâche à Vanterm. Rien n'empêche ce conteneur d'être chargé sur des navires qui font relâche à Centerm, à Deltaport ou même Seattle. Cette option signifie seulement que l'exportateur paiera plus qu'il ne le ferait normalement si le conteneur était chargé dans son terminal de premier choix.

Le sénateur Zimmer : Merci de votre exposé, messieurs. Ma question porte sur l'entreposage, monsieur Stewart. Nous nous entreposons actuellement, et donc nous parlons toujours de capacité. J'imagine qu'une société comme Wal-Mart à Winnipeg serait ravie d'utiliser votre capacité comme entrepôt. La raison n'est-elle qu'elle est ravie d'avoir la marchandise en place sur la côte et dans le pays, mais si son entrepôt à Winnipeg est plein, utilise-t-elle votre capacité pour l'entreposage de façon à ne pas faire venir la marchandise chez elle parce que ses entrepôts sont pleins, ou bien la question de la capacité ne se pose-t-elle pas? Ma question est donc de savoir si une telle société utilise vos entrepôts ou votre entreposage comme lieu pour garder la marchandise jusqu'à ce qu'elle en ait besoin et pouvoir alors la faire venir rapidement dans l'espace d'un jour ou deux?

M. Stewart : Non, d'ailleurs Wal-Mart est un exemple très intéressant. Wal-Mart a un indicateur de rendement clé, l'ICR, qui exige que les conteneurs soient enlevés du quai dans les 24 heures. Elle va payer pour travailler en fin de semaine afin de décharger la marchandise du navire et la charger sur des wagons de chemin de fer aussi rapidement que possible.

Le sénateur Zimmer : La deuxième partie de la question est de savoir si vous utilisez votre capacité d'entreposage comme source de revenu ou bien si cela représente un trop grand gaspillage et que vous n'utiliserez jamais votre capacité pour faire payer des frais d'entreposage? Est-ce que vos frais augmentent au fur et à mesure du temps qui passe, mettons après un mois?

Mr. Stewart: Yes, we would prefer not to earn anything from demurrage and the demurrage rates rise. We still have five free days. I think Morley Strachan has three free days. After five days it goes to \$25 per TEU per day. After another five days it goes to \$50 per TEU per day and five days after that it goes to \$100 per TEU per day.

Senator Zimmer: It is in direct proportion?

Mr. Stewart: It is in direct proportion. Virtually nothing is here 30 days. If something is there for 30 days, it is because somebody has abandoned a cargo, which is infrequent. Before the railways started to melt down, our average dwell on import rail was under two days. That meant that a ship came in, dumped a thousand containers and those containers were all gone in less than four days. The average was under two days.

Senator Zimmer: Your turnaround is within two days?

Mr. Stewart: Yes.

Senator Zimmer: In the report that we were provided, you stated also that you are the only transport logistic company in the world to win certification in the international standard for security management systems and operation from Lloyd's Register Quality Assurance. Why are you the only one, is it because the standards are so high? Secondly, other than the obvious, what advantages does that give you?

Mr. Stewart: I think we are the only ones so far because the standard is new. It is something that Dubai Ports World has made a priority. I think, unfairly, when Dubai Ports World purchased P & O last year, the American political system jumped on an opportunity to savage itself and chose to use Dubai Ports World as the implement of that savaging. Dubai Ports World has said that because the perception is that they are a security risk, they will do everything possible to dispel that perception. One of those things is to be the first and best on anything to do with security.

Senator Zimmer: Your company has reported they want to invest in new warehousing and distribution operations to support the terminal, but also reported they are scouting opportunities to invest in hotels, marinas, condos, and "villas" — I am not sure what that means. In your long-term plan, what is the relationship between shipping and the hotel, marine and condo business?

Mr. Stewart: Dubai Ports World is one of about 10 companies whose parent company is called Dubai World. You probably know them through their real estate division, Nakheel, that built the Palm Islands in Dubai.

Senator Zimmer: Is that the one with the helipad where Tiger Woods shot golf balls off of?

M. Stewart : Oui, nous préférierions ne rien gagner en surestaries et les tarifs des surestaries augmentent. Nous donnons toujours cinq jours gratuits. Je crois que chez Morley Strachan, c'est trois jours gratuits. Après cinq jours, le tarif est de 25 \$ par EVP par jour. Après cinq autres jours, il passe à 50 \$ par EVP par jour et au bout de cinq jours encore, il atteint 100 \$ par EVP par jour.

Le sénateur Zimmer : Est-ce en proportion directe?

M. Stewart : C'est en proportion directe. Pratiquement rien ne reste pendant 30 jours. Si du fret reste en entrepôt pendant 30 jours, c'est parce que quelqu'un l'a abandonné, ce qui est peu courant. Avant l'effondrement des chemins de fer, notre délai de séjour moyen du fret importé ferroviaire était inférieur à deux jours. Cela signifie qu'un navire arrivait, déposait 1 000 conteneurs, qui tous étaient enlevés en moins de quatre jours. La moyenne était inférieure à deux jours.

Le sénateur Zimmer : Votre rotation est de deux jours?

M. Stewart : Oui.

Le sénateur Zimmer : Dans un rapport que l'on nous a remis, vous dites que vous êtes la seule société de logistique de transport au monde à avoir obtenu la certification pour la norme internationale des systèmes de gestion de la sécurité de Lloyd's Register Quality Assurance. Comment se fait-il que vous soyez les seuls? Est-ce parce que les normes sont si contraignantes? Deuxièmement, quel avantage cela vous apporte-t-il?

M. Stewart : Je pense que nous sommes les seuls jusqu'à présent parce que c'est une norme nouvelle. C'est quelque chose dont Dubai Ports World a fait une priorité. Je pense que lorsque Dubai Ports World a racheté P & O l'an dernier, le système politique américain a sauté sur l'occasion, injustement, pour s'entredéchirer, Dubai Ports World devenant le prétexte. Dubai Ports World a dit que puisque on l'a considérée comme présentant un risque sécuritaire, elle allait tout faire pour dissiper cette notion. L'une de ces mesures est d'être le premier et le meilleur dans tout ce qui concerne la sécurité.

Le sénateur Zimmer : Votre société a dit vouloir investir dans de nouvelles opérations d'entreposage et de distribution à l'appui du terminal, mais aussi qu'elle recherchait des possibilités d'investissement dans des hôtels, des marinas, des appartements en copropriété et des « villas ». Je ne sais pas trop ce que cela signifie. Dans votre plan à long terme, quel est le rapport entre l'activité de transport et l'hôtellerie, les marinas et les réalisations immobilières?

M. Stewart : Dubai Ports World est l'une d'environ 200 sociétés dont la société mère est intitulée Dubai World. Vous la connaissez probablement de par sa division immobilière, Nakheel, qui a construit Palm Islands à Dubai.

Le sénateur Zimmer : Est-ce l'île artificielle avec un hélicoptère où Tiger Woods est venu tirer des balles de golf?

Mr. Stewart: That is right there, yes. Our parent company would be called a Crown corporation in Canada. It also has the customs and the port authority operations in Dubai but its operations internationally are strictly as a commercial operator. I was at the meeting where the chairman said those things. He is the chairman of the whole show.

Senator Zimmer: I must tell, if I do get there, he offered to allow me to shoot golf balls from that helipad.

Senator Mercer: You mentioned that the dwell time was two days?

Mr. Stewart: That was before the railroad meltdown.

Senator Mercer: That is when the ships at dockside unloaded. What is the average stay for the ship in the stream at anchor?

Mr. Stewart: Our ships do not go to anchor.

Senator Mercer: None?

Mr. Stewart: None. I think there has been maybe one in the last year because of another ship that was off schedule. I am talking about my terminal. Remember, Morley's terminal is in crisis mode. It is in post-disaster recovery.

Senator Mercer: I can appreciate that.

Mr. Stewart: That disaster was not of his making.

Senator Mercer: We are trying to find out whose making it is but I think we know to a certain extent. Neither one of you has said it specifically but you have hinted at it. Mr. Strachan, how long do ships sit at anchor? When I flew in Sunday night, I counted ten ships sitting in the stream. I do not know if they were all container ships. I could not tell from the air.

Mr. Strachan: I doubt they were all container ships. There are a lot of grain, log and lumber ships out there but are you asking currently or typically?

Senator Mercer: Let us do the comparison so we will know how bad the problem is now.

Mr. Strachan: When a ship is on its berth, the berth window may be that they want to come in on Tuesday, work all night and all day and leave on Thursday morning. Some carriers may come in on Tuesday and leave Tuesday night, so we have different sizes of carriers out there for 24 hours, 72 hours or whatever. We are proud of the fact that we say, and we even publish documents, here is their berth window, and they can go to the bank with that. Typically those ships arrive on that day, that hour and they leave any time in that window. That is the berth window. We have very few incidents where they have to sit anywhere. They return there quickly. Now, currently at Deltaport, we have some ships sitting there five to seven days. Some went to other ports because they could not wait for us any more. Some went to Cliff Stewart's place and some went to Fraser Surrey Docks. At Vanterm, the ships are waiting one or two days before they are started. Two things are happening. One, they have to go to anchor until the

M. Stewart: Précisément. Notre société mère serait qualifiée de société d'État au Canada. Elle assure également les opérations douanières et portuaires à Dubai, mais son activité internationale est strictement commerciale. J'étais à la réunion où le président dit ces choses. Il est le président de tout le groupe.

Le sénateur Zimmer: Je dois dire qu'il m'a offert, si j'y allais, de tirer des balles de golf depuis cette plate-forme d'hélicoptère.

Le sénateur Mercer: Vous avez mentionné que le temps d'attente est de deux jours?

M. Stewart: C'était avant la défaillance des chemins de fer.

Le sénateur Mercer: C'est le temps que les navires passent au quai pour être déchargés. Quelle est la durée moyenne que les navires passent à l'ancre?

M. Stewart: Nos navires ne mouillent pas l'ancre.

Le sénateur Mercer: Aucun?

M. Stewart: Aucun. Il y en a peut-être eu un l'an dernier peut-être qu'un autre navire avait du retard. Je parle ici de mon terminal. N'oubliez pas que le terminal de Morley est en mode de crise est au stade du rétablissement après catastrophe.

Le sénateur Mercer: Je comprends.

M. Stewart: Cette catastrophe n'était pas de son fait.

Le sénateur Mercer: Nous essayons de déterminer qui est responsable mais je crois que nous le savons déjà dans une certaine mesure. Aucun d'entre vous ne l'a dit expressément mais vous avez fait des allusions. Monsieur Strachan, combien de temps les navires passent-ils à l'ancre? Lorsque j'ai survolé le terminal dimanche soir, j'ai compté dix navires en attente. Je ne sais pas si c'étaient tous des porte-conteneurs. Je ne pouvais pas le dire à l'époque.

M. Strachan: Je doute que c'étaient tous des porte-conteneurs. Il y a beaucoup de navires céréaliers et grumiers, mais la question porte-t-elle sur la situation actuelle ou la situation typique?

Le sénateur Mercer: Faisons la comparaison pour voir quel est l'ampleur du problème actuel.

M. Strachan: Lorsqu'un navire est à quai, sa fenêtre d'accostage peut être qu'il arrive le mardi, travaille toute la nuit et tout le jour et repart le jeudi matin. Certains porteurs peuvent arriver le mardi et repartir dès le mardi soir, c'est-à-dire que nous avons différentes tailles de porte-conteneurs qui passent 24 heures, 72 heures ou une autre durée. Nous sommes fiers d'annoncer, même dans nos documents publiés, quelle est la fenêtre d'amarrage et nous la garantissons. Typiquement, les navires arrivent tel jour, à telle heure, et repartent à l'heure que nous leur indiquons. C'est ce que l'on appelle la fenêtre d'amarrage. Nous avons très peu d'incidents obligeant les navires à rester à l'ancre. La rotation est rapide. Cela dit, actuellement, nous avons quelques navires à Deltaport qui attendent depuis cinq ou sept jours. Certains sont allés à d'autres ports parce qu'ils ne pouvaient plus nous attendre. Certains sont partis au terminal de Cliff Stewart et d'autres sont

other ships leave. We are starting some ships today that came in last week but have not been able to go to the dock because other ships are already there and they have been delayed. There is the wide gamut to your answer.

Senator Mercer: Let us get to the point of the problem and the railroads are the problem. The ability of the railroads to move freight from Vancouver east, and then south or east and south is the problem. They say they have enough rail cars but you tell us they are not in the right place. I come from a province that makes rail cars. We want them to buy more but that is another issue and I am going to sell rail cars before we finish this study. You mentioned there is no contingency for weather delays. CN may be an international company but they were founded in this country. It snows here every year, and there are avalanches and rock slides every year in the Rockies. Are they brain-dead that they cannot figure out this will happen?

Mr. Strachan: This is the third year I have been through this issue and this is the worst it has ever been. Last year, the railroads said do not worry, TSI, there will not be winter this year, we have planned for it and we have contingencies. One contingency we are talking about is parking cars or rail trains in the Kamloops area so they can be within 24 hours of Vancouver. Surprisingly enough, neither railroad did that and with the first snow, there was no ability for the system to pick up the slack or no desire on the part of the railroad to supply empty cars because that is an expense to them. Both railroads are copying each other's models right now of having a finely tuned, balanced, A to B, B to A kind of system with no non-revenue moves. That means if they are not getting revenue for something, they will not move it unless somebody pays for it. Yes, they have lots of cars for the traffic, but not in the right place because that is a contingency issue, so we are in a backlog. When we are current, which we were until October, we were handling record volumes at both facilities, with the current car supply just meeting the imports and exports.

Senator Mercer: At this rate, no contingencies have been put in place. They have not lengthened the cars and they have not increased the frequency of trains so we will never catch up.

Mr. Strachan: I am bringing that up with the port today and I brought it up on the conference calls to the customers. We have been giving the customers updates on both terminals since November for Deltaport and since February 19 for Vanterm because I have two terminals. The Vanterm's customer base typically, for whatever reason, has chosen to be a CP: most of the cargo is CP, as is Cliff's. Most customers at Deltaport happen to be CN but both railroads are now in the same predicament. They have lots of cars but are they prepared? Yes, they have

allés aux Fraser Surrey Docks. Chez Vanterm, les navires attendent un jour ou deux avant d'accoster. Il se passe deux choses. Premièrement, ils doivent mouiller l'ancre en attendant que les autres navires partent. Nous démarrons certains navires aujourd'hui qui sont arrivés la semaine dernière mais qui n'ont pu encore accoster parce que d'autres navires déjà en retard occupent le quai. Voilà la réponse générale à votre question.

Le sénateur Mercer : Voyons la source du problème, et il se situe chez les chemins de fer. La capacité des chemins de fer à transporter le fret depuis Vancouver vers l'est et le sud est le problème. Ils disent qu'ils ont assez de wagons mais vous nous dites que ces wagons ne sont pas au bon endroit. Je viens d'une province qui fabrique des wagons de chemin de fer. Nous voulons qu'ils en achètent plus, mais c'est là un autre sujet, et je vais vendre des wagons avant que nous terminions cette étude. Vous avez mentionné qu'il n'y a pas de plan de contingence pour les intempéries. Le CN est peut-être une société internationale mais elle a été fondée dans ce pays. Il neige ici tous les ans et il y a des avalanches et des éboulements dans les Rocheuses tous les ans. Sont-ils en état de mort cérébrale pour être incapables d'imaginer que cela va arriver?

M. Strachan : C'est la troisième année que nous vivons ce problème et cette année est pire que jamais. L'an dernier, les chemins de fer nous ont dit de ne pas nous inquiéter, qu'il n'y aura pas d'hiver cette année, qu'ils ont tout prévu et ont des plans de contingence. Une mesure de prévoyance était censée être de garer des wagons ou des trains dans la région de Kamloops afin qu'ils puissent être amenés à Vancouver en l'espace de 24 heures. Curieusement, aucun des chemins de fer ne l'a fait et à la première intempérie le système a été incapable de combler le manque, ou bien les chemins de fer n'avaient aucun désir de nous fournir des wagons vides car cela représente pour eux un coût. Les deux chemins de fer suivent actuellement le même modèle d'exploitation, à savoir un système finement équilibré de transport de A à B et de B à A, sans aucun mouvement ne rapportant pas de revenu. Cela signifie que s'il n'y a pas de fret, ils ne bougent pas le wagon, à moins que quelqu'un paye pour cela. Oui, ils ont beaucoup de wagons pour assurer le trafic, mais pas au bon endroit, car c'est un problème de contingence, et c'est pourquoi nous avons un arriéré. Lorsque nous sommes à jour, comme c'était le cas jusqu'en octobre, nous enregistrons des volumes records aux deux terminaux avec la disponibilité de wagons actuels qui répondaient juste aux besoins des importations et exportations.

Le sénateur Mercer : À ce rythme, ils n'ont prévu aucune réserve. Ils n'ont pas allongé les trains ni accru leur fréquence, si bien que le retard ne sera jamais rattrapé.

M. Strachan : Je vais soulever la question aujourd'hui avec l'administration portuaire et je l'ai abordée lors des conférences téléphoniques avec les clients. Nous faisons des mises à jour pour les clients des deux terminaux depuis novembre pour Deltaport et depuis le 19 février pour Vanterm, car j'ai deux terminaux. La clientèle de Vanterm choisit typiquement, pour je ne sais quelle raison, CP : la plus grande partie du fret est confiée à CP, même chose pour Cliff. La plupart des clients de Deltaport optent pour CN mais les deux chemins de fer sont maintenant dans le même

brought on some empty cars. They gave us one shot of empty cars here and there, 10,000 feet here and 20,000 feet there, but when we have 200,000 feet on the dock at Deltaport, it will take us several weeks to go through them. We need a significant, sustained empty car supply, not empty containers on a rail car, because that means we have to take it off and put in on a space somewhere. We are able to load twice as much per day if we have an empty car. That is not even rocket science. Unfortunately, it is a cost item for somebody and in that case it is the railroad who chooses to put that in. They have built in no contingency plans for anything that goes wrong on the railroad. I think Cliff might support me on that. If we have a weather storm, which happens every year, they hope to get back to normal within a couple of days, but when we have two or three weather storms, they do not have enough stock or they are not willing to bring it to us.

Senator Mercer: One area that you do have control over are labour relations in the port of Vancouver. We heard yesterday from some people talking about the reputation of the Port of Vancouver, the good and the bad. One of the bad raps that Vancouver takes is poor labour relations: frequent work stoppages due to labour unrest or lock-outs, whichever side caused it. I am not interested in who is at fault. I am more interested in what we do to alleviate future labour strife and to help improve the reputation because it is not only Vancouver's reputation, it is all our reputations. I am from the East Coast. If you have a bad reputation it hurts the Port of Halifax as well.

Mr. Stewart: At the risk of sounding facetious I do not think the Canada Labour Code has been changed to give the port operators control over tugboat operators, truckers, railroads or customs officials. Those people have been on strike in the last four or five years. The last longshore labour disruption was about eight years ago. You are right. The reputation of the Port of Vancouver is that it has labour problems. I agree that there are some problems but I do not think it is fair to say that we have control over the labour relations that cause them.

Senator Mercer: I do not suggest you do. It is the collective. We, as Canadians, have control over how we operate labour relations, whether it is at the railroad, at the port or whether it is truckers. However, it is a tremendous impediment to our continued growth if we have the reputation of labour unrest. One more thing on labour: One of you said that you were working 13 hours per day but I am not sure if that was trucking.

Mr. Stewart: That is trucking. The terminals operate 24 hours a days but the trucking business does not.

Senator Mercer: Why?

pétrin. Ils ont beaucoup de wagons, mais sont-ils préparés? Ils nous ont amené quelques wagons vides, mais à petites doses. 10 000 pieds ici et 20 000 pieds là, mais lorsque nous avons 200 000 pieds en souffrance sur le quai de Deltaport, cela signifie qu'il nous faudra plusieurs semaines pour les expédier. Nous avons besoin d'un approvisionnement en wagons vides important et soutenu, et non pas des wagons chargés de conteneurs vides, cela signifie que nous devons les décharger et trouver de la place quelque part pour les entreposer. Lorsque nous avons des wagons vides, nous pouvons en charger deux fois plus par jour. Ce n'est pas difficile à comprendre. Malheureusement, quelqu'un ne veut pas payer et en l'occurrence ce sont les chemins de fer qui choisissent de procéder ainsi. Ils n'ont aucun plan de secours si quelque chose tourne mal sur la ligne ferroviaire. Je pense que Cliff est d'accord avec moi là-dessus. Si nous avons une tempête, comme cela arrive chaque année, ils espèrent revenir à la normale en l'espace de quelques jours, mais lorsque nous avons deux ou trois tempêtes qui se succèdent, ils n'ont pas assez de matériel roulant ou alors ils ne sont pas prêts à nous l'acheminer.

Le sénateur Mercer : Un domaine que vous contrôlez est celui des relations de travail dans le port de Vancouver. Nous avons entendu hier quelques personnes parler de la réputation du port de Vancouver, bonne et mauvaise. L'un des reproches adressés à Vancouver concerne les mauvaises relations de travail : arrêts de travail fréquents pour cause de grève ou de lock-out, quelle que soit la partie responsable. Peu m'importe de savoir à qui revient la faute. Je m'intéresse plutôt à la façon d'éviter les conflits de travail futurs et d'améliorer la réputation, car ce n'est pas seulement la réputation de Vancouver qui est en jeu, mais celle de nous tous. Je suis de la côte est. Si vous avez mauvaise réputation chez vous, cela nuit également au port de Halifax.

M. Stewart : Au risque de paraître facétieux, je ne crois pas que le Code canadien du travail a été modifié pour confier aux exploitants portuaires le contrôle des opérateurs de remorqueurs, des camionneurs, des cheminots ou des douaniers. Tous ont été en grève au cours des quatre ou cinq dernières années. La dernière grève des débardeurs était il y a huit ans environ. Vous voyez la raison. Le port de Vancouver a la réputation de connaître des conflits de travail. Je conviens qu'il y a un problème mais je ne pense pas qu'il soit juste de dire que nous avons la maîtrise de nos relations de travail qui les provoquent.

Le sénateur Mercer : Je ne dis pas que vous l'avez. C'est une responsabilité collective. Nous, Canadiens, contrôlons le déroulement des relations de travail, que ce soit dans les chemins de fer, dans les ports ou sur la route. Cependant, cette réputation d'agitation ouvrière constitue une entrave énorme à notre expansion. Un autre mot sur le travail : l'un de vous dit que vous tourniez 13 heures par jour, mais je ne sais pas si s'agissait du camionnage.

M. Stewart : C'est le camionnage. Les terminaux travaillent 24 heures par jour, mais pas les camionneurs.

Le sénateur Mercer : Pourquoi?

Mr. Stewart: One, they do not need to because there is sufficient capacity. Operating 13 hours a day is a 50 per cent increase from where we were operating two years ago.

Senator Mercer: Help me with this. We talked about a logjam of all these containers sitting on the dock.

Mr. Stewart: These containers are rail containers that need to have here by rail to go to Toronto and Montreal.

Senator Mercer: Does that mean that any moving by truck are moved efficiently?

Mr. Stewart: Yes, there is no problem with that.

Senator Dawson: Earlier, you talked briefly about security and being recognized by Lloyd's. First, how much support did you receive from the government to reach that level of security recognition? If none, could regulations be changed to help you be in international competitive mode be better supported to attain those levels of security?

Mr. Stewart: One thing that the government has done well, in addition to the gateway initiative, is the Marine Transportation Security Clearance Program, which has provided a significant amount of infrastructure funding to assist terminal operators and port authorities to address security issues. Yes, the government has been supportive. I encourage the government to continue that program because we have discovered that security is never-ending and is always about being a slightly harder target than somebody else. To do that, we must improve continually. For example, something as simple as the fences that we installed four years ago, which were state of the art at that time, now do not meet what is considered to be the standard for fence height. I think the government can and should continue to participate in that area.

Senator Dawson: You said you reached the highest level possible. If there is a weak link because your neighbours or your competitors in the regional ports did not reach the same level, your security will be weakened by the fact that your neighbours are weakened, would it not? Should the government force your neighbours to be as secure as you are?

Mr. Stewart: I was not speaking so much of our neighbours here. I was speaking of neighbours elsewhere in the world but I agree with your position, I think that if there is ever an attack on a marine container terminal anywhere in the world, it will affect all of us and we encourage everybody, everywhere to make security an absolute priority.

Mr. Strachan: Can I comment on the security? Cliff's comments are absolutely correct. We complied quickly, even before a lot of American terminals and ports, with all the security regulations that were necessary because we knew that we had to stay in the game. Other initiatives embarked on by the government have created some concern operationally for us. They seem to be at cross-purposes with the objective of moving

M. Stewart : Premièrement, ils n'en ont pas besoin parce qu'il y a suffisamment de capacité. Treize heures par jour représentent une augmentation de 50 p. 100 par rapport aux heures de fonctionnement d'il y a deux ans.

Le sénateur Mercer : Aidez-moi à comprendre. Nous parlons d'un embouteillage à cause de tous ces conteneurs qui sont empilés sur le quai.

M. Stewart : Ce sont là des conteneurs ferroviaires qui doivent partir d'ici par rail à destination de Toronto et Montréal.

Le sénateur Mercer : Cela signifie-t-il que tout le fret transporté par camion s'écoule bien?

M. Stewart : Oui, il n'y a pas de problème à ce niveau.

Le sénateur Dawson : Tout à l'heure vous avez parlé brièvement de sécurité et du fait que vous êtes accrédités par Lloyd's. Premièrement, quel soutien avez-vous reçu du gouvernement pour parvenir à ce niveau de certification sécuritaire? S'il n'y en pas eu, faudrait-il changer la réglementation pour que vous receviez une aide pour parvenir à ces niveaux de sécurité et être compétitifs à l'échelle internationale?

M. Stewart : Une chose que le gouvernement a bien faite, en sus de l'initiative de la Porte du Pacifique, est le Programme de sûreté du transport maritime, qui a fourni des crédits importants pour l'infrastructure afin d'aider les exploitants de terminaux et les administrations portuaires à renforcer la sécurité. Oui, le gouvernement a beaucoup fait. J'encourage le gouvernement à maintenir ce programme car nous avons découvert que la sécurité est une entreprise sans fin dont le but est toujours d'être une cible un peu plus difficile à frapper qu'une autre. Pour cela, il faut s'améliorer sans cesse. Par exemple, une chose aussi simple que les clôtures que nous avons installées il y a quatre ans, qui étaient le dernier cri à l'époque, ne répondent plus à la norme de hauteur des clôtures d'aujourd'hui. Je pense que le gouvernement peut et doit continuer à participer dans ce domaine.

Le sénateur Dawson : Vous avez dit avoir atteint le plus haut niveau possible. S'il y a un maillon faible parce que vos voisins ou vos concurrents des ports régionaux n'ont pas atteint le même niveau, votre sécurité sera affaiblie par la faiblesse de vos voisins, n'est-ce pas? Est-ce que le gouvernement devrait contraindre vos voisins d'être aussi sécuritaires que vous l'êtes?

M. Stewart : Je ne parlais pas tant de nos voisins à cet égard. Je parlais de nos voisins ailleurs dans le monde, mais je suis d'accord avec votre prémisse, s'il y avait jamais une attaque contre un terminal maritime de conteneurs où que ce soit dans le monde, cela se répercutera sur nous tous et c'est pourquoi nous encourageons tout le monde, partout, à faire de la sécurité la priorité absolue.

M. Strachan : Pourrais-je dire un mot sur la sécurité? Cliff a tout à fait raison. Nous nous sommes conformés très vite, même avant un grand nombre de terminaux et de ports américains, à tous les règlements de sécurité qu'il fallait respecter car nous savions qu'il nous fallait être compétitifs. D'autres initiatives dans lesquelles le gouvernement s'est embarqué nous posent quelques problèmes opérationnels. Elles semblent aller à l'encontre de

freight. I will not say it is not required and due diligence but I am talking specifically about security programs that seem to be at cross-purposes with trade. The most recent one is radiation portals. A decision was made somewhere in the government that we will inspect 100 per cent of everything off the ship as soon as possible, et cetera. That decision has created a lot of concern on all the terminals across Canada as to the potential congestion that it will create and the disruption on the terminal of trying to comply with all the requirements of the CBSA. The statement was made by someone that it is nice that Canada is following these programs and being a good security person but do we have to be the Boy Scout for the world? I still say that is a good comment. The other program is the background checks that are being explored by Transport Canada. I believe that they wanted to have complete background checks on cousins and uncles of everybody that is even in near proximity to the port. That program has since been reduced but sometimes we are over-exuberant in our desire to be Boy Scouts of the world.

Senator Zimmer: Thank you, Senator Dawson. On security, what was your rationale for attaining this level? Is it a policy for DP World or, without telling any secrets, were there breaches that spurred you to do this?

Mr. Stewart: It was a policy. There have not been any security breaches anywhere that I am aware of. It is important to remember there are literally tens of millions of containers moving everywhere in the world every day and it has been, and continues to be, one of the safest modes of transportation of goods.

Senator Dawson: You mentioned earlier truck-to-train and train-to-truck transfers. What percentage of your operations would those transfers be, or is it significant?

Mr. Stewart: It is relatively significant. These are the statistics for my terminal last year and Morley's numbers are different because of the nature of his customers and their trades. Everything is measured as 100 per cent of vessel moves. We had 11 per cent, measured as 11 per cent of vessel moves, coming off rail as empties. Those moves went out the truck gate and, in fact, we imported some empty containers because of the nature of our business so 12 per cent of the moves out the truck gate were empties, most of which originated from rail. As I mentioned earlier, although the exports probably originate in the hinterland, they arrive in Vancouver by rail but in box cars, flat cars or hopper cars. Then, they are loaded into the empty containers and become what we call local exports.

Senator Dawson: They are offsite inland terminals.

Mr. Stewart: They are done offsite, yes. Again, when we say inland, in the Greater Vancouver context if we draw a circle centred on Burrard Inlet with a 40-kilometre radius, that

l'objectif d'acheminement du fret. Je ne dis pas que ces mesures ne sont pas nécessaires mais je parle plus précisément programmes sécuritaires qui semblent aller à l'encontre échanges commerciaux. Le plus récent, ce sont les portiques détection des radiations. La décision a été prise quelque par le gouvernement que nous allions inspecter 100 p. 100 de tout ce qui est déchargé d'un navire le plus vite possible, et cetera. Cette décision a suscité beaucoup d'inquiétude dans tous les terminaux canadiens quant à la congestion potentielle que cela pourrait engendrer et la perturbation pour les terminaux, obligés de respecter toutes les contraintes de l'ASFC. Quelqu'un a dit que c'est bien joli que le Canada applique tous ces programmes mais veuillez être un modèle de sécurité, mais devons-nous être le Boy Scout du monde? Cela reste néanmoins un commentaire positif. L'autre programme est celui de vérifications des antécédents exploré par Transports Canada. Je crois qu'ils voulaient avoir une vérification des antécédents des cousins et oncles de quiconque s'approche du port. Ce programme a depuis été réduit, mais parfois nous faisons preuve d'un excès d'exubérance dans notre désir d'être les *boys scouts* du monde.

Le sénateur Zimmer : Merci, sénateur Dawson. Au sujet de la sécurité, qu'est-ce qui vous a amené à vouloir atteindre ce niveau? Est-ce une politique de DP World ou bien — et je ne vous demande pas de livrer de secrets — y a-t-il eu des incidents qui vous ont incité à faire cela?

M. Stewart : C'est une politique. Il n'y a pas eu de faille de connaissance de défaillance sécuritaire. Il ne faut pas perdre de vue que littéralement des dizaines de millions de conteneurs circulent de par le monde chaque jour et que cela a été et reste des modes de transport de marchandises les plus sûrs.

Le sénateur Dawson : Vous avez mentionné tout à l'heure les transferts de camion à train et de train à camion. Quel pourcentage de vos opérations ces transferts représentent-ils? Bien sont-ils un volet important?

M. Stewart : Ils sont relativement importants. Voici les chiffres pour mon terminal l'an dernier, et ceux de Morley sont différents étant donné la nature de sa clientèle et ses échanges. Tout est mesuré sur la base de 100 p. 100 des mouvements de navire. Nous avons eu 11 p. 100, mesurés comme 11 p. 100 des mouvements de navire, arrivant par rail vides. Ces conteneurs repartaient au camion et, d'ailleurs, nous avons même importé quelques conteneurs vides car nous en avons besoin de par la nature de notre activité, si bien que 12 p. 100 des mouvements par camion étaient des conteneurs vides, dont la plupart arrivaient par rail. Comme je l'ai mentionné, bien que la plupart des marchandises d'exportation proviennent probablement de l'arrière-pays, elles arrivent à Vancouver par rail dans des wagons couverts, des wagons plats ou des wagons à trémie. Elles sont ensuite chargées dans des conteneurs vides et deviennent ce que nous appelons les exportations locales.

Le sénateur Dawson : Vous parlez là de terminaux intérieurs hors site.

M. Stewart : Oui, c'est fait hors site. Encore une fois, lorsque nous parlons de l'intérieur, dans le contexte du grand Vancouver, si nous traçons un cercle centré sur Burrard Inlet d'un rayon de

me would be out somewhere around Langley. I would venture to guess that 99 per cent of truck transactions occur inside that circle. Although we call it inland, the loading is near dock.

Mr. Strachan: On our terminal, approximately 65 to 70 per cent is rail-related, and whether it is import or export does not really matter. The rest is truck.

Senator Eyton: I have a few questions that I noted as you went through the presentation. One was the reference to ever-larger vessels. You indicated that you had the capacity to handle most vessels, but the trend clearly is to larger and larger vessels. I guess the trend is partly because the Panama Canal will be widened to accommodate larger ships, and then you talked about the super-post-Panamax vessels and the Emma Maersk that was even larger. The question is whether our facilities here on the West Coast are sufficiently large, deep or whatever: do they have the capacity to handle these ever-larger ships now and in the future?

Mr. Strachan: I will start, and then Cliff can finish for his terminals. The critical thing for a terminal is the size of the crane: can it access the height and width of that new ship and is the dock long enough to accommodate that ship. At both Deltaport and Vanterm, we have cranes that accommodate ships up to 10,000 TEUs. There are none out there right now but we can handle ships of 8,000 TEUs: we have handled some 8,000s. We have the capacity and some of them can be expandable to accommodate even larger ones by lengthening the boom. It costs money and needs engineering but it is not impossible. Fortunately, in Vancouver for all our terminals, including Cliff's, the water is sufficient. That is not an issue. I think the big issue is relying on the infrastructure to move the cargo that comes in on those big ships.

Senator Eyton: The largest number you mentioned was 8,000 TEUs but the most recent ship was 12,000 TEUs. You could not handle that size, is that correct?

Mr. Strachan: With this size of ships, we get into what Cliff is talking about, Container Terminals 101. Are they able to fit it in a wider ship, a longer ship or a combination of both? What restricts us is height and width on the cranes. If they were 23 containers wide, we can handle it. If they are 23 containers wide, no, we would need something more on the crane.

Mr. Stewart: The issue of the larger ships is an interesting debate within the industry right now. The West Coast, the trans-Pacific if you want to call it that, is about an eight-day transit, if you take, and most services tend to have five vessels. In other words, the same vessel returns every five weeks. In that five-week period they have 16 days of crossing, eight in each direction, and they have port time on each side. A service goes into Long Beach right now, in fact, into a terminal that was a sister terminal of Morley's. It takes just shy of seven days to discharge and load the

40 kilomètres, cette ligne passera juste en dehors de Langley. Je dirais que 99 p. 100 des transactions de camionnage interviennent à l'intérieur de ce cercle. Bien que nous appelions cela l'intérieur, le chargement se fait à proximité du quai.

M. Strachan : Dans notre terminal, environ 65 à 70 p. 100 du trafic emprunte le rail, quelle que soit la direction, et le reste est transporté par camion.

Le sénateur Eyton : J'ai quelques questions que j'ai notées pendant vos exposés. Vous avez indiqué que les navires deviennent toujours plus gros. Vous avez dit avoir la capacité d'accueillir la plupart des navires, mais la tendance va clairement à des navires de plus en plus gros. Je suppose que cette tendance est due en partie au fait que le canal de Panama va être élargi pour permettre le passage de navires plus gros. Vous avez parlé ensuite de navires super post-Panamax et de l'Emma Maersk qui est encore plus gros. La question est de savoir si nos installations ici, sur la côte ouest, sont suffisamment grandes, ont une profondeur suffisante ou tout ce que vous voudrez, pour recevoir ces navires toujours plus grands, aujourd'hui et dans l'avenir?

M. Strachan : Je vais commencer, et Cliff pourra terminer en parlant de ses terminaux. Le facteur déterminant pour un terminal est la taille de sa grue : est-elle assez haute et large pour le nouveau navire et la longueur du quai est-elle suffisante pour qu'il puisse s'amarrer? Tant à Deltaport qu'à Vanterm, nous avons des grues pouvant recevoir des navires jusqu'à 10 000 EVP. Il n'en existe pas de cette taille aujourd'hui mais nous en avons eus quelques-uns de 8 000 EVP. Nous avons la capacité et certaines grues peuvent être aménagées pour des navires encore plus gros en allongeant la flèche. Cela coûte de l'argent et requiert des études d'ingénierie, mais ce n'est pas impossible. Heureusement, dans tous nos terminaux de Vancouver, y compris ceux de Cliff, la profondeur d'eau est suffisante. Ce n'est pas un problème. Le gros problème, encore une fois, c'est l'infrastructure de transport des marchandises apportées par ces gros navires.

Le sénateur Eyton : Le plus gros chiffre que vous ayez mentionné était 10 000 EVP, mais le navire le plus récent a une capacité de 12 000 EVP. Vous ne pourriez pas accueillir un navire de cette taille, n'est-ce pas?

M. Strachan : Avec des navires de cette taille, nous en arrivons à ce dont parlait Cliff, les contraintes élémentaires des conteneurs à terminaux. Parviennent-ils à cette capacité en élargissant le navire, ou bien en l'allongeant, ou bien par une combinaison des deux? Ce qui nous limite, c'est la hauteur et la largeur des grues. Si les navires font 22 conteneurs de large, nous pouvons les accueillir. S'ils font 23 conteneurs de large, non, il nous faudrait allonger la flèche de la grue.

M. Stewart : Les gros navires sont l'objet d'un débat intéressant dans l'industrie en ce moment. La côte ouest, le trajet trans-Pacifique si vous voulez l'appeler ainsi, est une traversée de huit jours, plus ou moins, et la plupart des compagnies ont cinq navires. Autrement dit, le même navire revient toutes les cinq semaines. Au cours de cette période de cinq semaines, il accumule 16 jours de traversée, et il passe du temps au port de chaque côté. Une ligne dessert Long Beach en ce moment, un terminal jumeau de celui de Morley. Il lui faut juste un peu

vessel. The terminal actually does not have room for the cargo. They start discharging when the vessel arrives. At a certain point in the process, they bring the export cargo in and start reloading the vessel. If it takes a week to load and discharge a vessel, and if transit time is a critical issue, then some smart operator will come in with a small vessel that can come in fast, be discharged and go back out again. It is like the argument that Boeing and Airbus are having about the future of the airline industry. Airbus has said the future is large, the Airbus A380. They will have people come from where they are to a central location, they will stuff them into this aircraft and fly them somewhere else, which is not where they want to go. Then, they will get on another airplane and go where they want to end up. Boeing says, let us build an airplane that will fly from anywhere in the world to anywhere else in the world, so we will go where you are, pick you up with a small aircraft and take you where you want to go. I do not think the Emma Maersk-type vessels on the trans-Pacific make a lot of sense. They make sense in the European service because, in that case, they are at sea 20-plus days in each direction. If it takes a week or a week-and-a-half to load and a week or a week-and-a-half to discharge it does not change their overall transit very much. However, I do not think you will see them in Vancouver in the foreseeable future because we would slow that vessel down. When I say, slow it down, it is another port call and we might only be topping it up or topping it off.

Senator Eyton: I take it both of you feel we are okay to handle the size vessels likely to come here.

The next question is not necessarily related, but there was a reference to capacity, and capacity is always critical. There are two ways to deal with more capacity. One is to work "more efficiently:" longer, harder and better. You have done that and one of you spoke about doubling your capacity in one of your facilities by working more efficiently. The other way is to build new and additional facilities but you mentioned in that connection that the environment and environmental concerns made that way difficult. There is a range of environmental concerns. One, I think, is the activity itself, the trucks and the activity. The second is the possibility of hazardous goods or goods that contaminate in some way, and the third is aesthetics. Looking at your beautiful shoreline, I say maybe it is aesthetics, but can you identify those concerns and tell me in what way the industry is trying to respond? We all know there is a limited amount of land with the right harbour, and it seems to me, at some stage, if growth carries on, as you say, we will need more facilities and more land to accommodate it. Can you address the question of the environmental concerns as you understand them, and the ways in which you think you can overcome them?

moins de sept jours pour décharger et charger le navire terminal actuellement n'a pas de place pour le fret commencent à décharger lorsque le navire arrive. Avant soit vide, ils amènent déjà le fret d'exportation et commencent recharger le navire. S'il faut une semaine pour décharger charger un navire, et si le temps de rotation est un facteur crucial, un exploitant malin va nous arriver un jour avec un petit navire qui peut aller vite, se faire décharger et repartir aussitôt. C'est peut-être le débat qui se déroule chez Boeing et Airbus au sujet de l'avenir du transport aérien. Airbus dit que l'avenir est aux gros porteurs, l'Airbus A380. Ils vont faire venir les gens de là où ils se retrouvent à un point central, les entasser dans ce gros avion et les transporter ailleurs, à un point où ils ne veulent pas aller. Ensuite les passagers monteront à bord d'un autre avion pour se rendre à leur vraie destination. Boeing au contraire veut construire un petit avion qui va vous transporter de n'importe quel point du monde à n'importe quel autre point du monde, disant : nous irons où vous êtes, vous ramasserons avec un petit avion et nous vous emmènerons là où vous voulez aller. Je ne pense pas que les navires du type Emma Maersk soient très intéressants pour le transport trans-Pacifique. Ils sont intéressants pour le service européen en ce sens qu'ils sont en mer alors vingt jours et dans chaque direction. S'il faut une semaine ou une semaine et demie pour charger et une semaine ou une semaine et demie pour décharger, cela ne change pas tellement leur temps de rotation total. Cependant, je ne pense pas que vous les verrez à Vancouver dans un avenir proche car nous ralentirions ce navire. Je pense par-là que nous ne sommes qu'une escale pour lui et nous le chargerions ou déchargerions que partiellement.

Le sénateur Eyton : Je déduis que vous pensez tous deux qu'il est important de mesurer d'accueillir les navires de toutes les tailles susceptibles de faire relâche ici.

La question suivante n'est pas nécessairement apparue, mais vous avez mentionné la capacité des terminaux et la capacité est toujours un facteur crucial. Il y a deux façons d'accroître la capacité. La première consiste à travailler de manière « plus efficace » : plus longtemps, plus fort et de manière plus efficace. Vous avez fait cela et l'un de vous a indiqué avoir doublé la capacité dans l'une de vos installations en travaillant de manière plus efficace. L'autre façon est de construire des installations supplémentaires mais vous avez mentionné à cet égard que les préoccupations environnementales rendent cela difficile. Il y a un éventail de préoccupations environnementales. La première, je pense, tient à l'activité elle-même, la circulation des camions et l'activité. La deuxième est le risque de contamination par des marchandises dangereuses, et la troisième est d'ordre esthétique. Lorsque je regarde la beauté des rivages, je me dis qu'il y a peut-être une cause, mais pourriez-vous m'indiquer quelles sont ces préoccupations et de quelle façon l'industrie essaie d'y répondre? Nous avons tous une quantité limitée de terrains offrant un bon port et il me semble que si la croissance se poursuit, comme vous dites, il vous faudra davantage d'installations et davantage de terrains pour les construire. Pouvez-vous parler des préoccupations environnementales que vous les voyez, et des façons dont vous pensez pouvoir les surmonter?

Mr. Stewart: I think the fundamental problem is that at the federal level in Canada there is no certain process for the environmental approval of projects. The British Columbia process is one that I would encourage the federal government to look at. It has term-certain requirements for all the players. Any player can choose to stop the process anywhere along the line for a good and valid reason but if there is not a good and valid reason there are time frames that people must meet. I am not talking about cutting corners here. I am talking about doing a full and thorough evaluation and a full and thorough mitigation of the risks. Morley's third berth project is a glaring example. It took three years to obtain approval to build that project. In three years in China, they built a terminal that is larger, or will be larger ultimately, than all the capacity currently existing in Canada. I do not suggest that we get rid of our public process. I am saying the process needs to have some certainty, and people need to know what is coming in. When they talk about investing — I think Terminal 2 here in Vancouver will probably be over a billion dollars — a billion dollars they need to know when they will start building. They need to have some certainty about what it will take to go through the process because at the front end of a 50- or 75-year project, a few years of delay can have a huge impact on the actual economics of that project. That is what I am talking about. The problem is not the ultimate issue or any of those things that you mentioned, but the actual process itself.

Senator Eyton: When you talk about certainty, obviously you are talking about timelines but are you also talking about content as well, that is, some sort of process where the concerns are enumerated and answers are provided? I am sure you are commending timelines.

Mr. Strachan: Maybe I can jump in because we share similar concerns. In the third berth, just one berth that we were looking for, and some land, we went through a due diligence process with the provincial government, and we started all over again with the federal government. The two processes were disjointed. We felt we were answering the same questions twice. It is the same fish, same air, same water, same noise and same questions. Near the end, there was more harmony. The governments were working together so it was not a brand-new question again, but our concern was there were no new questions and yet we had to go through another process. It could have been shortened by having the two governments work together on the same process. That is the certainty about knowing timeframes and the redundancy type of thing. The other thing I can point to is we have a concern that no land is reserved for port functions and port use. There is an encroachment of gentrification where people want Coal Harbour and False Creek to get rid of industry and bring in condos. We have a concern that if those lands that we have now are not somehow reserved, then this industry will be forced out.

M. Stewart : Je pense que le problème fondamental est qu'il n'existe pas de mécanisme prévisible d'agrément environnemental des projets. J'encourage à ce sujet le gouvernement fédéral à s'inspirer du processus de la Colombie-Britannique. Ce dernier impose des échéances impératives à tous les acteurs. N'importe laquelle des parties peut choisir d'arrêter le processus en cours de route s'il y a une raison valide, mais sans bonne raison certaines échéances doivent être respectées. Je ne parle pas ici de bâcler l'évaluation, je parle toujours d'une évaluation complète et fouillée et d'une atténuation complète et soigneuse des risques. Le projet de troisième quai de Morley est un exemple criant. Il a fallu trois ans pour obtenir l'agrément à la construction du projet. En trois ans, en Chine, ils ont construit tout un terminal plus gros, ou qui sera plus gros, que toute la capacité actuellement existante au Canada. Je ne dis pas qu'il faut supprimer notre processus public. Je dis que le processus doit comporter des balises claires que l'on connaît par avance. Lorsqu'on parle d'investir — je crois que le Terminal 2 ici, à Vancouver, va probablement coûter plus de 1 milliard de dollars — 1 milliard de dollars, les promoteurs ont besoin de savoir quand ils pourront commencer la construction. Il leur faut avoir une certitude quant à la durée du processus car au début d'un projet de 50 ou 75 ans, quelques années de retard peuvent faire une énorme différence pour le rendement du projet. C'est de cela que je parle. Le problème ne réside pas dans la décision finale ou aucune des considérations que vous avez mentionnées, mais dans le processus lui-même.

Le sénateur Eyton : Lorsque vous parlez de certitude, manifestement vous parlez là de la durée, mais je suppose aussi du contenu, c'est-à-dire d'avoir un processus où les préoccupations sont énoncées et les réponses apportées? Je suis sûr que vous recommandez des échéances.

M. Strachan : Je puis peut-être intervenir car nous partageons des préoccupations similaires. Pour notre troisième poste d'accostage, qui était juste un quai et un peu de terrain, nous avons suivi un processus de diligence raisonnable avec le gouvernement provincial, et nous avons dû tout reprendre à zéro avec le gouvernement fédéral. Les deux processus étaient décalés. Nous pensions que nous répondions aux mêmes questions deux fois. C'est le même poisson, le même air, la même eau, le même bruit et les mêmes questions. Vers la fin, c'était plus harmonieux. Les gouvernements collaboraient et il n'y avait pas de questions entièrement nouvelles posées, mais notre reproche était que les questions étaient les mêmes et pourtant nous avons dû suivre encore un autre processus. Il aurait pu être raccourci si les deux gouvernements avaient collaboré au même processus. Voilà le genre de certitude que nous souhaitons, en rapport avec les échéances et la redondance. Une autre de nos inquiétudes est le fait qu'aucun terrain n'est réservé aux fonctions et à l'usage portuaires. Il y a un phénomène d'embourgeoisement qui fait que l'on voudrait évincer l'industrie de Coal Harbour et de False Creek pour la remplacer par des appartements en copropriété. Nous craignons que l'industrie se fasse évincer si les terrains que nous occupons actuellement ne sont pas réservés d'une manière ou d'une autre.

Mr. Stewart: I want to go back to your question about certainty. Let me say that I would stack up the biology professionals on the West Coast against any in the world. In fact, they end up working on these projects all around the world. If we sat down with a panel of three or four them, among them they could probably tell us within 95 per cent what we will end up with when we have gone through the process. I do not think the problem is knowing what we must do. I think that is well understood. The problem is that certain federal departments have relatively junior bureaucrats in terms of level of the hierarchy but in some cases, significantly senior in terms of years of tenure, who have a political agenda. The system allows them to exploit that political agenda to hold projects up for years, and it is absolutely unacceptable.

Senator Eyton: I will go on now to the guts of your evidence here today and that is a reference to a weak link. I think we all have a good understanding of that weak link. You are wise and experienced and you know the situation. The private sector will always seek opportunities and profit. That is a given. The question is, what can governments do, and we might as well make it provincial and federal, to attack the problem that you have described in your words, different words or different phrases, but a crisis or a meltdown? What can be the recommended role of the government in attacking this crisis problem that apparently reoccurs from year to year?

Mr. Stewart: Besides legislating against winter I am not sure. The fundamental problem is finding a balance between the commercial licence and the social licence. The Wall Street analysts love the Canadian railroads. These railroads have the best operating ratios in the world. The customers or the stakeholders who work with those railroads hate them and we are looking at the opposite ends of the same animal because the very thing that gives them those great operating ratios is the fact that they do not move empty cars around when there is a crisis. They do not respond to those things that the system requires, and I struggle because I do not disagree with what they say. They say if we want them to do something, pay them to do it. Part of the challenge that we face, speaking of this supply chain as a chain, is that the disparate pieces have different economics. For example, currently under construction for delivery this year and in the next two years are container ships equal to 40 per cent of the total existing fleet capacity. Over the next three years, we will have a 40 per cent increase in capacity in the world. Cargo is projected to grow at about 10 to 12 per cent a year. Currently, we have an oversupply that will become worse so the shipping lines are chasing rates down to the bottom. The terminal operators and the railroads say that is dumb, and ask, why are they doing that? In almost every case, shipping economics is blurred at some point with either family or national pride because most shipping lines, even if they are publicly traded are ultimately family- or government-controlled. On the day-to-day basis, decisions are definitely based on economics but when they build the ships, sometimes those decisions are not purely economic. However, once the ships are at sea they want them filled. Someone once told me that once they build it they want to fill it. They want the biggest market share they can obtain and so there is a race to the bottom. The

M. Stewart : J'aimerais revenir à votre question sur certitude. Permettez-moi de dire que les biologistes que nous avons sur la côte ouest peuvent rivaliser avec n'importe lesquels au monde. D'ailleurs, ils travaillent sur ce genre de projets partout dans le monde. Si nous pouvions nous asseoir avec un groupe de trois ou quatre d'entre eux, ils pourraient probablement nous dire à 95 p. 100 de probabilité avec quoi nous allons nous retrouver à la fin du processus. Je ne crois pas que le problème soit de savoir ce que nous devons faire. Cela est bien compris. Le problème est que certains ministères fédéraux ont des administrateurs de niveau relativement subalterne dans la hiérarchie, mais qui sont en poste depuis très longtemps et ont un parti pris politique. Le système leur permet d'exploiter ce parti pris pour faire traîner des projets pendant des années, et cela est absolument inacceptable.

Le sénateur Eyton : Je vais maintenant aborder le point essentiel de votre témoignage aujourd'hui, à savoir l'existence d'un maillon faible. Je pense que nous avons tous une bonne conception de ce maillon faible. Vous êtes des gens d'expérience, vous êtes avisés et vous connaissez la situation. Le secteur privé va toujours chercher des occasions de profit. Cela va de soi. La question est de savoir ce que les pouvoirs publics peuvent faire, autant au niveau provincial que fédéral, pour régler le problème que vous avez décrit, avec des mots ou des tournures différentes, mais qui se résume à une crise ou un effondrement? Quel devrait être le rôle des pouvoirs publics pour résoudre cette crise qui revient apparemment chaque année?

M. Stewart : À moins de bannir l'hiver, je ne vois pas trop de solution. Le problème fondamental est de trouver un équilibre entre la fonction commerciale et la fonction sociale. Les analystes de Wall Street adorent les chemins de fer canadiens. Ces chemins de fer ont les meilleurs ratios d'exploitation au monde. Les clients et les intervenants qui travaillent avec ces chemins de fer les détestent et nous regardons deux extrémités opposées du même animal parce que les pratiques mêmes qui leur donnent ces excellents ratios d'exploitation consistent à ne pas acheminer les wagons vides lorsqu'il y a une crise. Ils ne font pas ça parce que le système a besoin et je suis partagé parce que je ne suis pas en désaccord avec leur position. Ils disent que si nous voulons qu'ils fassent quelque chose, nous n'avons qu'à leur payer pour cela. La difficulté à laquelle nous sommes confrontés, si on considère l'ensemble comme une chaîne d'approvisionnement, c'est que ces différents éléments ont des moteurs économiques différents. Par exemple, sont actuellement en chantier et pour livraison cette année et au cours des deux prochaines années des porte-conteneurs d'un tonnage équivalent à 40 p. 100 de la capacité totale de la flotte actuelle. Au cours des trois prochaines années, nous aurons une augmentation de capacité de 40 p. 100 dans le monde. On prévoit une croissance du fret de l'ordre de 10 à 12 p. 100 par an. À l'heure actuelle, nous avons une surcapacité qui va empirer si bien que les lignes maritimes poussent les tarifs à la baisse. Les exploitants de terminaux et les chemins de fer disent que c'est stupide et demandent pourquoi elles font cela. Dans presque tous les cas, les facteurs économiques du transport maritime sont déformés à un niveau ou un autre par la structure familiale ou nationale car la plupart des compagnies de navigation, même si elles sont cotées en bourse, sont sous contrôle familial ou gouvernemental. Au jour le jour, les décisions

concept is interesting. They call it network cost, much like a telecommunications network. Customers that use the shipping lines are used to manipulating that race to the bottom. The railways, reasonably, say shipping lines can reduce rates as much as they want but railways will not do that.

Senator Eyton: I welcome your understanding but we are looking for a solution here. We have a problem and I was asking whether or both of you to recommend something that governments would do to intervene in some intelligent way to relieve the problem.

Mr. Strachan: It is a dilemma. The one that feels good emotionally is, let us re-regulate but I do not think that is in anybody's best interest. Amendments to the Canadian Marine Act on our side would give a strong signal to the private sector. I will answer two questions relative to what government can do. Cliff mentioned what it costs terminal operators to buy equipment and he told you about the changes in cranes. That is a lot of money to come up with through our principals, et cetera. The amendments to CMA allow the port community to change its bargaining power, et cetera, and it gives us the ability to build and plan, which then gives the important foreign customers a lot more confidence that we do what we say we can. It builds the right environment.

Senator Eyton: We still have the weak link. I have not heard how to deal with that.

Mr. Strachan: I think there are issues with the Commercial Transport Act (Canada), CTA. Some of the amendments might suggest to the railroads that there will be competitive alternatives that do not exactly make them feel comfortable but it may promote competitiveness between the two railroads. Allowing a third rail carrier in such as Burlington Northern Santa Fe Railway is another threat but it may not be realistic for us. It is a tough question. It is a good question. I do not have the exact answer other than recommendations to the CTA that would promote increased competitiveness. I do not know if you feel the same way, Cliff. The joint efforts between the federal government and provincial government on the Pacific Gateway corridor initiative is a huge impetus to give that infrastructure some breath and some ability to breathe. It still does not make the railroads want to invest in new rail cars if they are not paid to move them.

Mr. Stewart: In the current situation, and I call it a crisis, it might be reasonable for the government to ask, or direct, the railroads to do those things that are required to move it from underneath the crisis. At the same time, it would be reasonable to

sont prises en fonction de considérations économiques, mais lorsqu'ils construisent des navires parfois les décisions ne sont pas purement rationnelles. Cependant, une fois que les navires sont en mer, ils veulent les remplir. Quelqu'un m'a dit une fois qu'une fois que le navire est construit, ils veulent le remplir. Ils veulent la plus grosse part de marché qu'ils peuvent obtenir et c'est donc une course vers le fonds. Le concept est intéressant. Ils appellent cela le coût de réseau, un peu comme dans le cas d'un réseau de télécommunications. Les clients qui utilisent ces lignes maritimes sont accoutumés à manipuler cette course vers le fond. Les chemins de fer, à juste titre, disent que les compagnies de navigation peuvent réduire leurs tarifs autant qu'elles le veulent mais que les chemins de fer ne vont pas en faire autant.

Le sénateur Eyton : Je suis ravi de votre compréhension, mais nous cherchons une solution. Nous avons un problème et je vous demande à tous les deux de recommander quelques mesures intelligentes que les pouvoirs publics pourraient prendre pour régler le problème.

M. Strachan : C'est un dilemme. La solution émotivement satisfaisante serait de réglementer mais je ne crois pas que ce soit dans l'intérêt de quiconque. Une refonte de la Loi maritime du Canada enverrait un signal fort au secteur privé. Je répondrais à deux questions relativement à ce que les pouvoirs publics peuvent faire. Cliff a mentionné combien il en coûte aux exploitants de terminaux d'acheter du matériel et vous a parlé des nouvelles grues. Tout cela exige que nos sociétés réunissent beaucoup de capitaux, et cetera. Des modifications à la LMC permettraient aux sociétés portuaires d'accroître leur pouvoir d'emprunt, et cetera et nous permettraient de construire et de planifier, ce qui rassurerait les clients étrangers importants en leur montrant que nous faisons ce que nous disons. Cela créerait un climat favorable.

Le sénateur Eyton : Vous aurez toujours le maillon faible. Je n'ai pas entendu de solution à cela.

M. Strachan : Je crois qu'il y a des problèmes avec la Loi sur les transports au Canada, la LTC. Des modifications pourraient donner à entendre aux chemins de fer qu'il y aura des solutions de rechange compétitives qui ne vont pas exactement les rassurer mais qui vont promouvoir la concurrence entre les deux chemins de fer. Autoriser un troisième transporteur ferroviaire, tel que Burlington Northern Santa Fe Railway, est une autre menace mais qui n'est peut-être pas réaliste pour nous. C'est une question difficile. C'est une bonne question. Je n'ai pas de réponse précise autre que des changements de la LTC qui stimuleraient la concurrence. Je ne sais pas si vous pensez comme moi, Cliff. Les efforts conjugués du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial avec l'initiative de la Porte et du Corridor du Pacifique introduit une forte dynamique pour donner à cette infrastructure un peu de souffle et de capacité respiratoire. Mais cela n'amène toujours pas les chemins de fer à investir dans de nouveaux wagons s'ils ne vont pas être payés pour les acheminer.

M. Stewart : Dans la situation actuelle, et je la qualifie de crise, il pourrait être raisonnable pour le gouvernement de demander, ou d'ordonner aux chemins de fer de faire ce qu'il faut pour régler la crise. Parallèlement, il serait raisonnable de demander aux

ask the people who are party to that crisis, which are the customers, to pay the cost of those things because one thing to remember is that it costs the same or less today to move a container from Asia to North America as it cost 30 years ago. There has been a significant efficiency in the system and I think it is not unreasonable to ask the people who benefit from that efficiency to be part of the solution.

Senator Eyton: My last question is, how competitive are we? First, always watch the competition and see what they do, and I see the competition for the West Coast terminals to be Tacoma, Seattle and perhaps the West Coast USA, for example, San Diego. I guess the question is, what are they doing to make themselves more competitive? Are we competitive today and will we be competitive two or three years down the road, given present developments?

Mr. Strachan: There are two sectors to that answer. Yes, we are competitive as a port but our markets are different. Most of our markets are inland whereas a lot of the ones on the West Coast are local, California State, because they have the population base to consume it there locally. They do not need to worry about taking it inland. Seattle-Tacoma is closer to our style of competition of going inland because, like Vancouver, the Seattle marketplace is not big. I mentioned the ocean carriers are changing their viewpoint and their corridors, and looking at where are the best terminals and where do they want to go. They are now looking at going through the Suez Canal, bypassing the West Coast of North America entirely, to land in Halifax or New York. I think our competitive outlook is not only Seattle-Tacoma anymore.

Senator Eyton: Are you competitive, and will you be?

Mr. Stewart: We are competitive cost-wise. Two things that the ocean carrier cares about are reliability and cost, in that order. Cost-wise, we are competitive. Reliability-wise right now, we are not competitive. Again, that is because of the inability to move those containers inland where they need to go.

Senator Eyton: You have indicated that your business has doubled in recent years. How does that doubling reflect on market share? Are you maintaining your share of the market for containerization?

Mr. Stewart: In terms of the Port of Vancouver, 95 per cent to 97 per cent of the Port of Vancouver container cargo is destined or originated in Canada. We are not a significant player in the American market and, conversely, they have little Canadian cargo going through American ports. We looked at that issue with respect to Seattle-Tacoma. It is probably somewhere in the neighbourhood of 70,000 TEUs in the year, so an insignificant drop in the bucket. We handle 2.2 million TEUs here. The question is, are we competitive for Canadians and the answer is yes, we are competitive for Canadians.

Senator Eyton: You are holding your share?

personnes qui sont partie à cette crise, c'est-à-dire les clients d'assumer les frais car il ne faut pas oublier que le coût de transport d'un conteneur d'Asie en Amérique du Nord n'est pas inchangé depuis 30 ans. Il y a eu des gains d'efficacité considérables dans le système et je ne pense pas déraisonnable de demander aux bénéficiaires de cette efficacité de participer à la solution.

Le sénateur Eyton : Ma dernière question est de savoir de quelle mesure nous sommes compétitifs? Premièrement, il faut toujours regarder ce que fait la concurrence et pour moi les concurrents des terminaux de la côte ouest sont Tacoma, Seattle et peut-être d'autres ports de la côte ouest américains, par exemple San Diego. Ma question est de savoir ce qu'ils font pour devenir plus compétitifs? Sommes-nous compétitifs aujourd'hui et le serons-nous encore dans deux ou trois ans les développements en cours?

M. Strachan : Il y a deux volets à cette réponse. Oui, nous sommes un port compétitif mais nos marchés sont différents. La plupart de nos marchés sont à l'intérieur alors que bon nombre des ports de la côte ouest ont un marché local, l'État de Californie, parce qu'ils ont une population suffisante dans l'arrière-pays. Ils n'ont pas besoin de s'inquiéter d'acheminer la marchandise vers l'intérieur. Seattle-Tacoma est plus proche de notre style d'exploitation avec le transport terrestre, car pour Vancouver, le marché de Seattle n'est pas grand. J'ai dit que les transporteurs maritimes changent leurs perspectives et leurs corridors, et cherchent les meilleurs terminaux et ports de relâche. Ils envisagent maintenant de passer par le canal de Suez, en contournant entièrement la côte ouest de l'Amérique du Nord, pour se rendre à Halifax ou New York. Je pense que la concurrence n'est plus seulement Seattle-Tacoma.

Le sénateur Eyton : Êtes-vous compétitifs et le resterez-vous?

M. Stewart : Nous sommes compétitifs sur le plan du coût. Les transporteurs maritimes se soucient de la fiabilité et du coût, dans cet ordre. Sur le plan du coût, nous sommes compétitifs. Sur le plan de la fiabilité, en ce moment, nous ne le sommes pas encore, c'est dû à notre incapacité d'acheminer ces conteneurs vers l'intérieur, leur destination.

Le sénateur Eyton : Vous avez indiqué que votre activité a doublé ces dernières années. Comment cette multiplication de la part de marché se reflète-t-elle dans la part de marché? Maintenez-vous votre part du marché des conteneurs?

M. Stewart : Pour ce qui est du port de Vancouver, de 95 à 97 p. 100 du trafic du port de Vancouver est à destination de la provenance du Canada. Nous ne sommes pas un gros joueur sur le marché américain et, inversement, peu de fret canadien transite par les ports américains. Nous nous sommes préoccupés sur cet aspect par rapport à Seattle-Tacoma. Le volume est probablement de l'ordre de 70 000 EVP par an, c'est donc une goutte d'eau. Nous manutentionnons 2,2 millions d'EVP ici. La question est de savoir si nous sommes compétitifs pour les Canadiens et la réponse est oui, nous sommes compétitifs pour les Canadiens.

Le sénateur Eyton : Vous maintenez votre part de marché?

Mr. Stewart: We are holding our share and we look to grow at share. Ultimately, we would like about 12 per cent of Vancouver cargo to be American cargo.

Mr. Strachan: I would also reflect and echo Cliff's views. For Canadian cargo we are definitely competitive. We are even competitive for U.S.-destined cargo going beyond Chicago because we are the only port on the West Coast that can access the East Coast on single lines, either by CP or CN, and ship into the United States central interior and beyond. No American carrier can do that. Any ocean carrier that is interested in going beyond Chicago to the South of the States, the East Coast or even to Toronto or Montreal, they come to us, Vancouver, and we have that ability to be competitive. Currently we are unreliable, as Cliff said.

Mr. Stewart: If I could go back to that question, I think the competition is not the people who are doing what we are doing. The competition is, to use Morley's analogy, the tap from Asia. The issue for Vancouver for the foreseeable future is not to keep other people from taking our business. It is trying to keep up with the business that comes at us.

Senator Tkachuk: I want to come back to this bottleneck so we have something down on paper as to how the railroads get away with what they are doing. When they sign a contract, they must sign a contract with Costco, Wal-Mart, The Bay or one of their customers to move their product from the West Coast to Toronto, does the person selling the product sign the contract to receive and are there not penalties for delay?

Mr. Stewart: There are as many models to that question as there are customers, but large retailers tend to transship here in Vancouver. For The Bays, the Wal-Marts and the Costcos, that cargo tends to go off dock by truck and then is re-handled either to domestics or reloaded into marines and then loaded at the intermodal facilities here in Vancouver. The biggest portion of the current model is that the steamship line is the customer of the railroad and they deliver point to point. Their customers have contracts with the steamship line to deliver it from Shanghai to Toronto. We are not party to those contracts so we do not know exactly what they are but my guess is that they do not want to pay for it take-or-pay. The railways have made it clear that they want to be paid to move the containers in each direction. Hunter Harrison of CN is a smart businessman. If somebody wanted to pay him to move those cars, whether there was cargo on them or not, I am sure he would happily move them.

Senator Tkachuk: How does this work? If I am a retailer, I want some guarantee of delivery. I would have penalties in the contract to say that if it did not arrive here by a certain day they would be paid less, but how does that work? Does the railroad say, whenever? Is it like Air Canada with luggage: whenever. Is that what they say? Is there not

M. Stewart : Nous maintenons notre part de marché et nous cherchons à l'accroître. Nous aimerions que 12 p. 100 environ du fret passant par Vancouver soit du fret américain.

M. Strachan : Je me fais l'écho des paroles de Cliff. Pour le fret canadien, nous sommes certainement compétitifs. Nous sommes même compétitifs pour le fret américain allant plus loin que Chicago car nous sommes le seul port de la côte ouest à avoir une liaison par ligne unique, soit CP soit CN, avec la côte est et pouvant expédier du fret au centre des États-Unis et au-delà. Aucun transporteur américain ne peut faire cela. Tout transporteur maritime qui veut aller au-delà de Chicago, jusqu'aux États du Sud ou la côte est ou même Toronto ou Montréal, passe par chez nous, Vancouver, et nous sommes compétitifs de ce point de vue. À l'heure actuelle, nous ne sommes pas fiables, comme Cliff l'a dit.

M. Stewart : Si je puis revenir à la question, je crois que nos concurrents ne sont pas ceux qui font la même chose que nous. Notre concurrence, pour reprendre l'analogie de Morley, c'est le robinet asiatique. Le problème pour Vancouver, dans l'avenir prévisible, n'est pas d'empêcher d'autres de nous voler notre clientèle, c'est d'arriver à suivre le rythme de toute la marchandise que l'on envoie.

Le sénateur Tkachuk : J'aimerais revenir à ce problème du goulot d'étranglement, afin que nous ayons quelque chose sur papier expliquant comme les chemins de fer s'en tirent avec ce qu'ils font. Lorsqu'ils signent un contrat, ils doivent signer un contrat avec Costco, Wal-Mart, La Baie ou l'un de leurs clients pour transporter leurs produits de la côte ouest jusqu'à Toronto, ou bien est-ce la personne qui vend le produit qui signe le contrat de transport, sans prévoir des pénalités de retard?

M. Stewart : Il y a autant de réponses à cette question qu'il y a de clients, mais les gros détaillants tendent à transborder ici, à Vancouver. Pour La Baie, Wal-Mart et Costco et autres destinataires, la marchandise part du quai par camion et est redistribuée dans des conteneurs intérieurs ou maritimes et puis chargée dans les installations intermodales ici à Vancouver. Le modèle actuel veut, le plus souvent, que la compagnie maritime soit le client du chemin de fer et livre de point à point. Les clients ont des contrats avec la compagnie de navigation pour le transport de Shanghai à Toronto. Nous ne sommes pas partie à ces contrats et nous ne savons donc pas exactement en quoi ils consistent, mais j'imagine qu'ils ne veulent pas payer pour une prise ferme. Les chemins de fer ont bien fait savoir qu'ils veulent être payés pour transporter les conteneurs dans chaque direction. Hunter Harrison de CN est un homme d'affaires malin. Si quelqu'un voulait le payer pour acheminer ses wagons, pleins ou vides, je suis sûr qu'il se ferait un plaisir de le faire.

Le sénateur Tkachuk : Comment cela fonctionne-t-il? Je suis un détaillant, je veux une certaine garantie de livraison. Si j'avais des pénalités dans le contrat, disant que si la marchandise ne m'est pas livrée à une certaine date le transporteur sera payé moins, que se passerait-il? Est-ce que le chemin de fer peut dire que la marchandise arrivera quand elle arrivera? Est-ce comme avec les

some penalty? Do they not have some incentive for moving those empty box cars into Vancouver to move the product out?

Mr. Stewart: Looking from the outside I would say no. Again, we are not party to those contracts but I am sure that if there were penalties they would be moving.

Mr. Strachan: Unfortunately, I have some history as an ex-railroader many years ago, but I do not think the philosophy has changed. The railroads like to have reliability assurances for these contracts. What they look for is service guarantees and, in many contracts between the railroad and their lumber mills and coal mines, they have service guarantees, delivery guarantees, because there are penalties if any party fails. In the ocean carrier trade, when the railroads try to apply that philosophy to the ocean carriers, the ocean carriers, being vulnerable to storms and other things that happen out of ports, refuse to be tied to a service guarantee because the guarantee must be a two-way street. If the rail carrier needs to know that the ocean carrier will have that cargo there every week so they can apply that container to the rail car, then the ocean carriers are reluctant to guarantee they will be there on every day. There is a disconnect right away. Both parties will not guarantee to each other because they do not want the penalties. There are too many vagaries in the world in which they operate but that is where the railroads build into their own slush fund. They use the terminal to make sure there is enough cargo on the terminals that whenever the trains arrive they do not need to worry about the vessels either bunching or being delayed. Bunching means that they are going across the Pacific or they are going to a terminal and something happens. Typically, we do not have the nicely staggered weekly arrival. We have three ships in three days and we dump a huge amount of cargo and then there is nothing for another ten days and it happens again. The railroads do not like that so they smooth out that curve by supplying the average amount, not the amount for the peaks. They do not care that there is a bunching issue, so they smooth out their own peaks. There are no service guarantees and Cliff is correct, most of the ocean carriers have contracts with us. We do not care what is in the box, if it is Hudson's Bay or Wal-Mart. We are learning about that and we do service things with Hudson's Bay and Wal-Mart but that is outside our contract with the ocean carrier. The ocean carrier has a contract with the railroad but the terminals and the railroad do not have any contracts at all: they rely on service partnerships. The Hudson's Bays of the world contract with several ocean carriers. Those ocean carriers, when they bid for that business with Hudson's Bay and Wal-Mart, build in a competitive time schedule and a competitive price with all the other ocean carriers, and they build in some sort of transit delivery time. Let us say they know they can cross the Pacific in eight days. They figure three days on our terminal, five days across the country and they add four more days. I think there are no guarantees. I do not know what the ocean carriers promise their consignees. There are zillions of importers and exporters in Canada, specifically, that are not big enough to dictate their own transportation logistics, so they rely on freight forwarders. There is a polite word for freight forwarders, I cannot remember what it is, but they take their business to the lowest bidder: the highest

bagages chez Air Canada? Ils viendront quand ils viendront. Et ce là ce qu'ils disent? N'y a-t-il pas de pénalités? N'ont-ils aucune incitation à amener ces wagons vides à Vancouver pour enlever la marchandise?

M. Stewart : Regardant de l'extérieur, je dirais que. Encore une fois, nous ne sommes pas partie à ces contrats mais je suis sûr que s'il y avait des pénalités, les wagons bougeraient.

M. Strachan : Malheureusement, j'ai un peu d'expérience ayant été cheminot il y a de nombreuses années, mais je ne crois pas que la philosophie ait changé. Les chemins de fer aimeraient avoir des assurances de fiabilité dans les contrats. Ils recherchent des garanties de service et dans de nombreux contrats entre chemins de fer et les scieries et mines de charbon, il y a des garanties de service, des garanties de livraison, et des pénalités l'une ou l'autre partie fait défaut. Mais dans le transport maritime, lorsque les chemins de fer cherchent à appliquer cette philosophie aux transporteurs océaniques, ces derniers, étant vulnérables aux tempêtes et à d'autres aléas, refusent d'être liés par une garantie de service, car celle-ci joue dans les deux sens : le transporteur ferroviaire a besoin de l'assurance que le transporteur maritime déchargera la marchandise chaque semaine pour avoir de quoi charger sur ses wagons, mais les compagnies maritimes seront réticentes à garantir qu'elles seront là le jour donné. Il y a tout de suite une déconnexion. Aucune partie ne veut rien garantir à l'autre car elle ne veut pas payer de pénalités. Il y a trop d'aléas dans le monde dans lequel ils opèrent et les chemins de fer se construisent leur propre volant de réserve. Ils utilisent le terminal pour s'assurer qu'il y a suffisamment de marchandises dans les terminaux pour que, le jour où les trains arrivent, ils n'aient pas à s'inquiéter de savoir si les navires s'entassent ou sont retardés. Par entassement nous entendons que les navires traversent le Pacifique et arrivent dans un terminal, mais ils n'ont pas de marchandises à décharger sur tous les jours de la semaine. Nous pouvons avoir trois navires en trois jours qui déversent un volume énorme de marchandises, puis ensuite rien pendant dix jours et cela se reproduit de nouveau. Les chemins de fer n'aiment pas cela et donc ils aplanissent la courbe en fournissant un nombre de wagons moyen, et non un nombre pour les pointes. Peu leur importe qu'il y ait des entassements, donc ils rabotent leur propre pointe. Il n'y a pas de garantie de service et Cliff a raison, la plupart des transporteurs océaniques ont des contrats avec nous. Peu nous importe quel est le contenu de la boîte, s'il appartient à Hudson's Bay ou à Wal-Mart. Par exemple, nous apprenons cela et fournissons un service à Hudson's Bay et Wal-Mart mais en dehors de notre contrat avec le transporteur maritime. Ce dernier a un contrat avec le chemin de fer mais les terminaux et les chemins de fer n'ont pas de contrat du tout avec eux : ce sont des partenariats de service. Les Hudson's Bay du monde passent contrat avec plusieurs transporteurs maritimes. Ces derniers, lorsqu'ils soumissionnent pour le fret de Hudson's Bay et de Wal-Mart, offrent des délais et des prix compétitifs en rapport à tous les autres transporteurs maritimes et calculent un certain temps de transit. Supposons qu'ils sachent qu'ils peuvent traverser le Pacifique en dix jours. Ils ajoutent trois jours de transit par le terminal, cinq jours pour traverser le pays et ajoutent quatre jours de plus. Je crois qu'il n'y a pas de garantie. Je ne sais pas ce que les transporteurs maritimes promettent à

service at the lowest price. They take that bundle of cargo from their various consignees and they flog it to both their ocean carriers and the rail carriers but as I mentioned, most ocean carriers select one predominant rail carrier because their volume gives them their driving force.

Senator Tkachuk: Is a customer not yelling for product somewhere in North America if it is sitting here in Vancouver, tied up? How do you set a priority? Do you say you have thousands of containers? Do you say, Wal-Mart is a big customer so they go first, and The Bay goes second and that poor guy in Saskatoon or Kitchener will have to wait a while? How do you decide what goes out?

Mr. Strachan: To do it that way is too dangerous because everybody will have a good and valid reason. The one small importer or exporter that goes broke is as important as Wal-Mart not getting that product on the shelf for sale. We cannot become involved in that. We do first in, first out, and if the railroad or the ocean carrier says it is okay to move — I will pick a name — no, I will not say any names.

Senator Tkachuk: Go ahead.

Mr. Strachan: No, because somebody back there will put it in the newspaper and it will come out wrong. The ocean carrier could say they want this container moved first, and we do not know what is in it. The ocean carrier does, and the railroad says yes. The ocean carrier tells the railroad they want that container moved. In those cases, we will make some priorities but only so thin that our own carrier's piece of boxes so we are not messing with other people up. Customers cannot say we moved his before theirs. I am moving this ocean carrier's group of boxes and the carrier has told me which one to move first.

Senator Tkachuk: That contingency of boxes all belong to the same customer.

Mr. Strachan: That is right, and another carrier may say they do not want to do that and they will live with first in, first out. Each carrier will have the same problem I talked about: how does the carrier explain to the other customer groups that one customer's boxes are moving before others.

Senator Tkachuk: We are trying to follow these boxes. We are trying to figure out where they end up. Where does most of your product end up? Where does it go to be unloaded? Is it unloaded in Chicago and then distributed throughout North America? Is it unloaded in Toronto? Where are these containers unloaded? Where do they stop?

leurs consignataires. Il y a des zillions d'importateurs et d'exportateurs au Canada qui n'ont pas assez d'envergure pour dicter leur propre logistique de transport et qui font appel à des groupements. Il existe un mot poli pour désigner les groupements, mais je ne m'en souviens plus, qui font affaire avec le moins disant : le meilleur service au moindre prix. Ils prennent cet assemblage de fret provenant des divers consignataires et le proposent à leurs transporteurs maritimes et à leurs transporteurs ferroviaires mais, comme je l'ai mentionné, la plupart des transporteurs maritimes choisissent de traiter uniquement avec un transporteur ferroviaire dominant car leur volume constitue leur atout.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce qu'un client quelque part en Amérique du Nord ne va pas pousser des hurlements si la marchandise qui l'attend est en panne ici, à Vancouver? Comment fixez-vous les priorités? Supposons que vous avez des milliers de conteneurs sur les bras? Est-ce que vous allez servir Wal-Mart en premier parce que c'est un gros client, puis La Baie en second et le pauvre type de Saskatoon ou de Kitchener va devoir attendre encore? Comment décidez-vous ce qui sort de chez vous?

M. Strachan : Procéder comme vous le dites est trop dangereux car chaque destinataire aura une bonne raison pour être livré en premier. Le petit importateur ou exportateur qui fait faillite est tout aussi important que l'inconvénient pour Wal-Mart de ne pas avoir de marchandises à mettre dans ses rayons. Nous ne pouvons pas nous mêler de cela. Chez nous, c'est premier arrivé premier parti et si le transporteur maritime dit qu'il serait bon de faire partir — je vais prendre un nom au hasard — non, je ne donnerai pas de nom.

Le sénateur Tkachuk : Allez-y.

M. Strachan : Non, car quelqu'un en arrière va l'écrire dans les journaux et ce sera mal compris. Le transporteur maritime peut dire qu'il voudrait que tel conteneur parte en premier, et nous ne savons pas ce qu'il contient. Le transporteur lui le sait, et le chemin de fer dit oui. Le transporteur maritime dit au chemin de fer qu'il veut que ce conteneur parte. Dans de tels cas, nous acceptons de donner quelques priorités mais uniquement à l'intérieur du tas de conteneurs de ce transporteur particulier, afin de ne pénaliser personne d'autre. Les clients ne peuvent pas dire que nous avons privilégié l'autre. Je manutentionne un certain nombre de conteneurs d'un transporteur donné et celui-ci me demande d'en prendre un parmi d'autres d'abord.

Le sénateur Tkachuk : Ce volant de boîtes appartient dans son entier au même client.

M. Strachan : C'est exact, et un autre transporteur pourrait très bien dire qu'il ne veut pas faire cela et qu'il suivra la formule du premier entré, premier sorti. Chaque transporteur aura le même problème que celui dont j'ai parlé : comment le transporteur explique-t-il aux autres groupes de clients que les boîtes d'un d'entre eux vont bouger avant celles des autres.

Le sénateur Tkachuk : Nous essayons de suivre ces boîtes. Nous essayons de déterminer là où elles aboutissent. Où aboutit le gros de votre produit? Où va-t-il pour être déchargé? Est-il déchargé à Chicago, puis distribué partout en Amérique du Nord? Est-il déchargé à Toronto? Où sont déchargés ces conteneurs? Où s'arrêtent-ils?

Mr. Strachan: For my customer base, many of the customers that choose Vanterm come here for Vancouver local cargo. Deltaport is a little bit different because Vanterm has rotations. A lot of the cargo coming off those ships at Vanterm is delivered locally by truck and some rail inland. Deltaport is much more rail-oriented so those ocean carriers have chosen to go to Deltaport for inland rail, but in any case, the predominant destinations are Toronto, Montreal and other destinations in Canada for probably 70 per cent, and then 25 per cent for Winnipeg, Calgary and Edmonton for rail. Of the whole volume that TSI handles, the Chicago market is probably only 5 per cent but we have an ocean carrier where 75 per cent of the vessel discharge goes to Chicago and beyond. That ocean carrier has chosen Deltaport as its first port of call but as a general mix of our commodity group, 5 per cent to 8 per cent is U.S.-destined.

Mr. Stewart: Going back to your question of who is loaded first, our customers can designate, I think, 25 per cent of that cargo as priority. I mentioned a two-day dwell. That means that cargo goes out on day one and cargo goes out on day four so we give them some choice amongst their boxes as to which goes first. We do not know, nor do we care, who they choose.

We have also instituted what we call a premium rail service because some customers regularly and reliably require the ability to load that cargo on the next train when the vessel arrives. These customers tend to be in the auto manufacturing business and they have huge penalty costs if their plants go down. They pay the ocean carrier a premium for premium service and we have said fine, we will provide that premium service for a slight cost. The main reason we have that cost is because, if we did not, then everybody would want that service. It is an attempt to differentiate, like first-class on the airlines but, by and large, the rule is first in, first out.

Mr. Strachan: I should probably clarify that the ocean carriers have what we call a mini land bridge, Toronto and Montreal priority traffic, and nine times out of ten that is their priority but our priority is still first in, first out. Out of that group of Saskatoon, Winnipeg, and whatever, carriers usually want their Montreal and Toronto cargo moving before any of the other stuff.

Mr. Stewart: The railways, particularly CN, have what are called multi-pack cars — we call them the chicklet trains — going to multiple destinations, generally in the Prairies. To the layman, it looks like 25 rail cars; in fact, it is 25 platforms but only five rail

M. Strachan : En ce qui concerne ma clientèle, nombre des clients qui choisissent Vanterm viennent ici pour les marchandises locales pour Vancouver. Deltaport est un petit peu différent, car Vanterm a des rotations. Une part importante des marchandises qui sont déchargées de ces navires à Vanterm sont livrées localement par camion et certaines d'entre elles sont transportées par train vers l'intérieur. Deltaport est beaucoup plus axé sur le rail, de telle sorte que ces transporteurs maritimes ont choisi d'aller à Deltaport pour le transport ferroviaire vers l'intérieur, mais les principales destinations au Canada, et qui comptent pour 70 p. 100 vraisemblablement, sont Toronto, Montréal et quelques autres endroits, avec Winnipeg, Calgary et Edmonton représentant environ 25 p. 100, pour le rail. En ce qui concerne le volume total traité par TSI, le marché de Chicago ne représente vraisemblablement que 5 p. 100, mais nous avons un transporteur maritime dont 75 p. 100 des marchandises qui en sont débarquées sont expédiées sur Chicago et au-delà. Ce transporteur maritime a choisi Deltaport comme premier port d'escale, mais pour ce qui est du mélange général de marchandises que nous transportons, entre 5 et 8 p. 100 sont destinées aux États-Unis.

M. Stewart : Pour revenir à votre question de savoir qui voit ses marchandises chargées en premier, nos clients peuvent désigner 25 p. 100, je pense, de leur volume comme étant prioritaire. J'ai mentionné un temps d'arrêt de deux jours. Cela veut dire qu'il y a du fret qui sort le jour un et du fret qui sort le jour quatre, et ils ont donc un certain choix quant aux boîtes qui sont traitées en premier. Nous ne savons pas, et peu nous importe lesquelles ils choisissent.

Nous avons également créé ce que nous appelons un service ferroviaire supérieur à supplément, car certains clients doivent pouvoir compter régulièrement sur la capacité de charger leurs marchandises à bord du premier train qui se présente dès l'arrivée du navire. Ces clients ont tendance à appartenir au secteur de la construction automobile et ils subissent d'énormes pénalités si leurs usines doivent cesser leur activité. Ils payent une prime au transporteur maritime pour avoir ce service supérieur, et nous avons dit : « Très bien; nous offrirons ce service supérieur contre un petit supplément ». La principale raison pour laquelle nous avons instauré ce coût est que, si nous ne le faisons pas, alors tout le monde voudrait avoir ce service. C'est donc une tentative de différenciation, un petit peu comme la classe première chez les compagnies aériennes, mais, en gros, la règle est que le premier entré est le premier sorti.

M. Strachan : Il me faudrait peut-être expliquer que les transporteurs maritimes ont ce que nous appelons un service de minijonction — trafic prioritaire Toronto et Montréal — et que neuf fois sur dix c'est là leur priorité, mais notre priorité à nous demeure la formule du premier entré, premier sorti. Pour ce qui est du groupe Saskatoon, Winnipeg et autres, les transporteurs veulent en général que leurs marchandises à destination Montréal et de Toronto partent avant le reste.

M. Stewart : Les compagnies de chemin de fer, et tout particulièrement CN, ont ce que l'on appelle des wagons multipack — nous nous les appelons les trains chicklet — qui vont à destinations multiples, généralement dans les Prairies.

cars because those platforms share a common set of wheels between each platform so they are linked together. They have a coupling on one end and a coupling on the other and five platforms in between, but that is one car. That one car can hold 20 TEUs. This again is an issue, particularly for CN. When deliver strings of cars, if we have three containers for Saskatoon we will not put those containers on a car that holds 20 containers. Oftentimes, cargo sits waiting for appropriate rail cars for the destination. We encourage those customers to truck that cargo to Vancouver Intermodal Terminal, VIT, or Vancouver Intermodal Facility, VIF, and have it loaded there because there is a larger concentration. The big focus at the marine terminal is the large volume destinations, Edmonton, where cargo is split up to serve the Prairies, Montreal and Toronto.

Mr. Strachan: On your Wal-Mart question, we are finding an increasing trend among those larger importers to locate distribution centres closer to the port because they cannot or will not rely on the long-distance cross-country transportation to go Toronto and be disseminated. Hudson's Bay, Canadian Tire and Wal-Mart have built or are locating distribution centres close to the port so they have a choice, depending on what the terminal and the rail carriers are doing, whether to go intact, which means straight on the rail cars inland for subsequent distribution, or take that container to the distribution centre, deconsolidate it and put it onto either trucks or domestic rail and ship it that way. They are changing their own logistics model.

Senator Tkachuk: Is that because of the inability of the railroads?

Mr. Strachan: I do not know if I would blame the railroads in this one case. I know that when we went through this a couple of years ago, Wal-Mart and others were so upset because they lost a lot of sales for their customers that they turned the tap off for Vancouver and put in another tap to Halifax.

Mr. Stewart: After the meltdown in L.A. Long Beach about three or four years ago, a lot of the big retailers, North America-wide, went from what they called the just-in-time model to the just-in-case model. They are building their own buffers because they realized that losing the sale is far worse than paying a little extra cost to have the cargo available.

Senator Adams: Your forecast up to 2020 shows that you will increase the operation at Nunavut up to 300 per cent. In the Arctic at Nunavut, the ice is starting to melt and in the future, maybe by 2020, the ice may be gone. What happens to your

Le profane n'y voit que 25 wagons de train; en fait, il y a 25 plates-formes, mais seulement cinq wagons, car ces plates-formes se partagent un jeu commun de roues entre chaque plate-forme, et elles sont toutes reliées entre elles. Il y a un attelage à une extrémité et un attelage à l'autre extrémité et cinq plates-formes entre les deux, mais cela ne fait qu'un wagon. Ce seul wagon peut contenir 20 EVP. C'est là encore un problème, dans le cas surtout de CN. Lorsqu'on nous livre des groupes de wagons, si nous avons trois conteneurs pour Saskatoon, nous ne les placerons pas dans un wagon qui en contient 20. Il arrive donc que les marchandises doivent attendre des wagons ferroviaires adaptés à leur lieu de destination. Nous encourageons ces clients à transporter ces marchandises par camion jusqu'au Vancouver Intermodal Terminal, le VIT, ou au Vancouver Intermodal Facility, ou VIF, pour qu'elles soient chargées à partir de là, car il y a une plus forte concentration. Les terminaux maritimes sont axés sur les lieux de destination à gros volumes, comme Edmonton, où le fret est alors séparé pour desservir les Prairies, Montréal et Toronto.

M. Strachan : Pour ce qui est de votre question au sujet de Wal-Mart, nous constatons chez ces plus gros importateurs une tendance croissante à vouloir installer des centres de distribution plus rapprochés du port, car ils ne peuvent ni ne veulent compter sur le transport de leurs marchandises à travers tout le pays jusqu'à Toronto, pour ensuite être distribuées. La Compagnie de La Baie d'Hudson, Canadian Tire et Wal-Mart ont construit ou établissent des centres de distribution à proximité du port de manière à avoir le choix, selon ce que font le terminal et les transporteurs ferroviaires, d'expédier les marchandises intactes, c'est-à-dire en les plaçant directement dans les wagons ferroviaires terrestres en vue de leur distribution subséquente, ou de transporter le conteneur jusqu'au centre de distribution, pour ensuite dégroupier les marchandises pour qu'elles poursuivent leur route à bord de camions ou de wagons ferroviaires. Ces sociétés sont en train de changer leur propre modèle logistique.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce à cause de l'incapacité des chemins de fer?

M. Strachan : Je ne sais pas si je rejetterais le blâme dans ce cas-ci sur les compagnies de chemin de fer. Je sais que lorsque nous avons vécu cela il y a quelques années, Wal-Mart et d'autres avaient été si fâchés d'avoir perdu beaucoup de ventes qu'ils avaient refermé le robinet pour Toronto et installé un autre robinet à Halifax.

M. Stewart : Après la déconiture à L.A. Long Beach il y a trois ou quatre ans, un grand nombre des gros détaillants, à l'échelle de toute l'Amérique du Nord, ont abandonné le modèle juste à temps en faveur du modèle juste au cas. Ils établissent leur propre tampon parce qu'ils se sont rendu compte que la perte de la vente est bien pire que de payer un petit supplément pour que la marchandise soit disponible.

Le sénateur Adams : Vos prévisions jusqu'en l'an 2020 indiquent que vous allez augmenter les opérations au Nunavut de jusqu'à 300 p. 100. Dans l'Arctique, au Nunavut, la glace est en train de commencer à fondre et à un moment donné dans le

business shipping in the East to Montreal, Halifax, Boston or New York? Do you have a guarantee and a contract for the people shipping from the East to Vancouver?

Mr. Stewart: Most shipping-line container-terminal contracts have a 90-day cancellation clause for either party, so no, God forbid, if global warming extends to the point where the Northwest Passage is a viable year-round shipping lane, that will be a significant change for how we do business here. We are not planning for that.

Senator Adams: We have about eight months in the Arctic for commercial fishing and for travel. We cannot travel for four months up to the Lancaster Sound and down to the East. That is why we are fighting for our Arctic sovereignty and to belong to the Canada. Other countries want the water up there in the high Arctic too.

To give you an idea of what is happening, I live up there and went up last week. There is hardly any snow. You have more snow here. If it is that warm now, in one to two weeks the snow will be gone in Nunavut and Rankin Inlet. Mostly, the government and the public are concerned only about polar bears not having enough ice then in the fall, somebody eating the seals.

I have been in Rankin for over 40 years. Usually, it freezes up in October and there is sea ice in Hudson Bay. Now, sometimes it does not freeze up until about the end of November. That is why we have had much change and why we talked to scientists and stuff. We were in Montreal about three or four months ago and they showed us that in the middle Greenland now the rivers are opening down to the sea ice and they have more melting every year. I am putting out information for the forecasts to 2020. We do not know whether it is climate change or not. Maybe it will cool off again in another few years.

Senator Zimmer: I want to continue with Senator Tkachuk's question about loading, and the inventory method, first in, first out. My understanding the last couple of days is that there is a calendar of ship arrivals. If that is the case, the huge ships, may encounter storms, hurricanes and all of that. How do they time their arrivals exactly in those windows? Do they, within a day or two, either speed up or slow down, and if they are late, are they charged penalties?

Mr. Stewart: They speed up. Some lines believe that being on time is what they sell. Some lines come in when they come in. I have been told that it can cost as much as \$150,000 a day in extra fuel to make up a day lost. Some lines will spend that money because their schedule integrity is critical. I do not think anybody

futur, peut-être d'ici l'an 2020, la glace pourrait très bien disparaître. Qu'advient-il alors de votre activité d'expédition dans l'Est, vers Montréal, Halifax, Boston ou New York? Avez-vous une garantie et un contrat pour les gens qui expédient de l'Est à Vancouver?

M. Stewart : La plupart des contrats pour terminaux-conteneurs des lignes maritimes comportent une clause d'annulation de 90 jours pour l'une ou l'autre partie, et, que Dieu nous en préserve, si le réchauffement de la planète était tel que le passage du Nord-Ouest devenait un couloir d'expédition viable toute l'année, alors cela changerait beaucoup notre façon de faire les choses. Nous ne planifions pas en fonction de cela.

Le sénateur Adams : Dans l'Arctique, nous disposons d'environ huit mois pour la pêche commerciale et les déplacements. Nous ne pouvons pas, pendant quatre mois, nous rendre jusqu'au détroit de Lancaster ni redescendre vers l'Est. C'est pourquoi nous luttons pour notre souveraineté dans l'Arctique et pour appartenir au Canada. D'autres pays veulent eux aussi les eaux de l'Extrême-Arctique.

Pour vous donner une idée de ce qui se passe, je vis là-bas et je m'y suis rendu la semaine dernière. Il n'y a presque plus de neige. Il y a plus de neige ici. Si la température devait demeurer douce d'ici une ou deux semaines, il n'y aura plus de neige au Nunavut et à Rankin Inlet. Le gouvernement et le public s'inquiètent surtout de ce que les ours polaires n'aient pas suffisamment de glace, et ne se préoccupent pas beaucoup de ce que quelqu'un puisse manger du phoque à l'automne.

Je suis à Rankin depuis plus de 40 ans. En règle générale l'eau gèle en octobre et il y a de la glace marine dans la baie d'Hudson. De nos jours, il arrive que la glace ne prenne pas avant la fin du mois de novembre. Voilà pourquoi il y a eu autant de changements et pourquoi nous avons discuté avec des chercheurs et ainsi de suite. Nous étions à Montréal il y a trois ou quatre mois et on nous a montré qu'au milieu du Groenland les rivières sont aujourd'hui en train de s'ouvrir jusqu'à la glace marine, et il y a de plus en plus de fonte chaque année. Je dissémine des informations concernant les prévisions jusqu'en 2020. Nous ne savons pas si cela est ou non le fait du changement climatique. Peut-être que le temps se rafraichira d'ici quelques années.

Le sénateur Zimmer : J'aimerais poursuivre avec la question du sénateur Tkachuk au sujet du chargement et de la méthode d'inventaire selon laquelle c'est le premier qui entre qui est le premier qui sort. D'après ce que je comprends de nos entretiens des derniers jours, il y a un calendrier d'arrivée des navires. Si tel est le cas, les gros navires peuvent être confrontés à des tempêtes des ouragans et ainsi de suite. Comment leur est-il possible de prévoir qu'ils arriveront à l'intérieur de telle ou telle fenêtre? S'agit-il pour eux d'accélérer ou de ralentir pendant une journée ou deux, et s'ils sont en retard, leur impose-t-on des pénalités?

M. Stewart : Ils accélèrent. Certaines lignes sont d'avis que qu'elles vendent, c'est la ponctualité. D'autres arrivent quand elles arrivent. On m'a dit qu'il peut vous en coûter jusqu'à 150 000 par jour en combustible supplémentaire pour rattraper une journée perdue. Certaines dépenseront cet argent du fait

has a penalty for being late but they have a berth guarantee. If they show up when they have committed to show up, they have a guarantee they will have a berth, they will have cranes and hopefully, they will have labour. If they show up late then they may or may not have a berth right away. Sometimes, ships will be at anchor because they were not there when they were supposed to be and somebody else has the berth but there is no financial penalty per se.

Senator Zimmer: The penalty is that they get on when they get on; they do not have a choice. If they are late, they take what is available.

Mr. Stewart: That is correct.

Senator Mercer: I will try to be quick. Tomorrow morning, we are going to Prince Rupert. What effect do you think the opening of the port at Prince Rupert will have on Vancouver? I want to extend the question to the problems we have been discussing with the railroads. Will opening the port compound the problems because we now have, hopefully, a busy port at Prince Rupert feeding into the same two railroads, or the same railroad actually.

Mr. Strachan: We commend the Port of Prince Rupert, the railroads and the government for getting the port up and running. We do not think that terminal, the first phase anyways, will be a real threat for taking business away from Vancouver because they have been targeting strictly U.S. cargo, so they say. That would be interesting, but I can tell you from our company's perspective, once our third berth is up and running we would like to compete for that U.S. cargo as well, as we do now. However, we do not have the capacity to entertain that sort of volume that is out there for U.S. destinations so we are not that concerned. Since it is that one railroad, we do pose an interesting question about how they will supply the rail cars for that area when they have a main line to Vancouver that they are competing with, and they do not seem to be matching that. I do not know what promises versus the reality will be of what they deliver. I would be concerned if they end up promoting that port to the extent that the rail carrier provides that port with better service than the Lower Mainland.

Mr. Stewart: I echo the comments about not seeing that port as a threat. I think it is part of the greater gateway strategy. I think it will be an interesting time if a year from now, the Port of Vancouver does not have rail cars again because of winter and the Port of Prince Rupert has rail cars because of winter. I ask you to cast your mind back to the Port of Halifax, which also is on the end of a single railroad and it happens to be the same single railroad. I tell people to be careful what they wish for because CN will eventually

l'importance qu'elles accordent à l'intégrité de leur calendrier. Je ne pense pas que quiconque se fasse imposer une amende du fait d'arriver en retard, mais il y a une garantie de poste d'accostage. Si le navire accoste dans les temps, alors il a une garantie de poste d'accostage, il aura les grues et, espère-t-il, il aura la main-d'œuvre. Et s'il se présente en retard, il pourrait très bien ne pas avoir tout de suite un poste d'accostage. Il arrive que des navires restent à l'ancre du fait de ne pas être arrivés au moment prévu et que quelqu'un d'autre ait occupé le poste d'accostage, mais il n'y a aucune pénalité financière à proprement parler.

Le sénateur Zimmer : La pénalité est que le navire accostera lorsqu'il le pourra; il n'a plus de choix. S'il est en retard, alors il prendra ce qui est disponible.

M. Stewart : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Je tâcherai de faire vite. Demain matin, nous nous rendons à Prince Rupert. Quelle incidence aura selon vous sur Vancouver l'ouverture du port à Prince Rupert? J'aimerais élargir la question pour englober les problèmes dont nous avons discuté relativement aux chemins de fer. L'ouverture du port viendra-t-elle aggraver les problèmes, du fait qu'il y ait, on l'espère, un port achalandé à Prince Rupert, qui alimente les deux mêmes chemins de fer, ou en fait le même chemin de fer?

M. Strachan : Nous félicitons le port de Prince Rupert, les compagnies de chemin de fer et le gouvernement d'avoir lancé et ouvert ce port. Nous ne pensons pas que ce terminal, en tout cas pour ce qui est de la première phase, soit une réelle menace susceptible de reprendre de l'activité au port de Vancouver, car il cible strictement du fret américain, disent-ils. Ce serait intéressant, mais je peux vous dire qu'en ce qui concerne notre entreprise, une fois le troisième poste d'accostage fonctionnel, nous aimerions bien nous aussi être dans la course pour ces marchandises américaines, comme c'est déjà le cas. Cependant, nous n'avons pas la capacité d'absorber le genre de volume dont il est question pour les lieux de destination aux États-Unis, alors nous ne sommes pas si préoccupés que cela. Étant donné qu'il y a ce seul chemin de fer, nous nous posons une question intéressante quant à savoir comment il fournira les wagons pour cette région alors qu'il y a une ligne principale à Vancouver à laquelle il livre concurrence, et il ne semble pas pouvoir suivre. Je ne sais pas vraiment ce qu'il sera en mesure de livrer par rapport aux promesses faites. Cela m'inquiéterait si l'on finissait par promettre ce port dans une mesure telle que le transporteur ferroviaire assurerait à ce port un meilleur service que celui accordé au Lower Mainland.

M. Stewart : Je me ferais l'écho des commentaires que vous venez d'entendre quant au fait de ne pas envisager ce port comme étant une menace. Je pense que cela fait partie de la stratégie d'ensemble de la porte du Pacifique. Je pense que la situation sera intéressante si, d'ici un an, le port de Vancouver n'a pas de wagons de train à cause de l'hiver et que le port de Prince Rupert, lui, en a à cause de l'hiver. Je vous demanderais de repenser au port de Halifax, qui se trouve lui aussi à l'extrémité d'un seul chemin de fer, et il se trouve que c'est le même. Je dis aux gens

do what CN always does, which is what is in its best interests and if there is no competition it will be a problem there.

Senator Mercer: I am from Halifax so I appreciate the problem, but we also build rail cars in Trenton, Nova Scotia, and we would be happy to fill up the tracks with them. That is one question. In following up Senator Eyton's question, which I thought was a good one, asking about what government could do, you said to direct the railroads to more or less fix the system, and perhaps the government can become involved. Do you suggest that government, that is, taxpayers' dollars, help fix the infrastructure or the problem?

Mr. Stewart: I think there are places that government dollars for infrastructure are appropriate and I will give you some examples. I think that is a great place for government money is for grade-separated crossings in urban areas where historic rail lines are starting to impact on the local movement of traffic. These crossings are something where the railway can rightly say, we are running a railroad here, we have been doing it for years and the urban areas have grown up around us: that is not our problem.

Local governments probably are not in a position to deal with that issue and it is something that is for the good of the greater Canadian community. In terms of the immediate crisis we are talking about, I do not think it is appropriate for government money to be invested. The shipping lines that call at Morley's terminals have instituted a congestion surcharge. I think it is not unreasonable to use that money or money like that to compensate the railway for delivering the empty cars that need to be delivered.

Senator Mercer: The final question is with my other hat on, as member of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. You talked about first in, first out, for imports. That practice does not seem to apply to exports. If I speak to farmers from Saskatchewan who grow pulse crops, lentils, peas, chickpeas, et cetera, and we grow them very well in the Prairies, particularly in Saskatchewan, the complaint of the farmers is that they are ready to ship but they do not seem to have any priority either for getting here or once they are here, leaving.

Mr. Strachan: If it is on a container from origin we, as terminals, do not want those exports arriving weeks in advance of the vessel they are targeted for. Typically, we work with the railroads who have been good about timing those exports to arrive on our dock to meet that week's ship, not two weeks out,

qu'il leur faut bien réfléchir à ce qu'ils veulent, car CN finira toujours par faire ce que fait CN, c'est-à-dire ce qui est dans son intérêt, et s'il n'y a pas de concurrence, alors il y aura un problème.

Le sénateur Mercer : Je viens de Halifax, alors je connais le problème, mais nous construisons également des wagons de train à Trenton, en Nouvelle-Écosse, et nous serions tout contents d'en remplir la voie ferrée. Voilà une question. Pour revenir sur la question du sénateur Eyton, qui était, je pense, très intéressante, et qui concernait ce que le gouvernement pourrait faire, vous avez dit qu'il y aurait peut-être lieu d'exiger que les compagnies de chemin de fer réparent plus ou moins le système et que le gouvernement intervienne peut-être. Entendez-vous par là que le gouvernement, c'est-à-dire l'argent des contribuables, devrait aider à corriger l'infrastructure ou le problème?

M. Stewart : Je pense qu'il y a des éléments d'infrastructure pour lesquels il serait approprié que le gouvernement consente des fonds, et je vais vous donner des exemples. Je pense qu'un investissement tout indiqué pour le gouvernement serait la construction d'ouvrages de franchissement étagés en zone urbaine, là où des lignes ferroviaires historiques commencent à avoir une incidence sur la circulation locale. Ces ouvrages sont des éléments au sujet desquels les compagnies de chemin de fer peuvent, à très juste titre, dire : « Nous exploitons un chemin de fer ici, nous le faisons depuis des années, et les centres urbains s'y sont développés autour de nous. Ce n'est pas notre problème ».

Les gouvernements locaux ne sont sans doute pas en mesure de s'occuper de choses du genre, et ce serait des investissements qui seraient bons pour la collectivité canadienne dans son ensemble. Pour ce qui est de la crise immédiate dont nous parlons, je ne pense pas qu'il soit approprié qu'y soient investis des deniers publics. Les lignes de navigation qui font escale dans les terminaux de Morley ont établi un supplément pour congestion. Je ne pense qu'il serait déraisonnable d'utiliser cet argent ou l'argent en provenance de sources semblables pour dédommager les chemins de fer du fait de livrer les wagons vides requis.

Le sénateur Mercer : Je vais mettre mon autre chapeau, celui de membre du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts, pour vous poser ma dernière question. Vous avez parlé de la formule du premier rentré, premier sorti pour les importations. Cette pratique ne semble pas s'appliquer aux exportations. Lorsque je m'entretiens avec des agriculteurs de la Saskatchewan qui cultivent des légumineuses à grain, lentilles, pois, pois chiche, et cetera, et nous en faisons une très bonne production dans les Prairies, et surtout en Saskatchewan, la plainte qu'ils ont est qu'ils sont prêts à expédier mais qu'ils ne semblent pas jouir de la moindre priorité pour ce qui est de faire transporter leur marchandise jusqu'ici, ou, une fois celle-ci arrivée, la voir repartir.

M. Strachan : Si la marchandise se trouve dans un conteneur au point d'origine, nous autres, exploitants de terminaux, ne voulons pas que cette marchandise destinée à l'exportation arrive des semaines avant le navire qui doit la recevoir. Typiquement, nous travaillons avec les chemins de fer, qui s'efforcent en règle

because that is not productive. If the cargo comes on a grain car then it is transloaded locally here. Similarly, I can only comment once it is loaded into a container here locally. That local transloader will send it to our docks in time for that ship, that week's vessels.

Senator Mercer: Grain is not the big issue. The problem with grain is, we do not receive a good enough price for it. The problem is other products like pulse in which the quality deteriorates as it sits in the container. Indeed, if it does not arrive on time in the Far East, the product is not as useful.

Mr. Strachan: I can only reemphasize that we accept the exports for the ships arriving that week, not in advance of arrival.

Mr. Stewart: Unless they are speaking of the existing crisis, but in general, what tends to happen in Vancouver is that a shipper will tentatively book with three or four shipping lines. Then, as they get closer to the actual date of shipment, they collapse that down to one and they will pick the one that happens to have empty containers available. They may be talking about the empty container supply issue but once it is here and is available to be loaded in a container, I cannot understand why they would tell them they cannot go to the terminals. That does not make any sense at all.

The Chairman: I have one last question. The federal government announced that the Pacific Gateway initiative is intended to increase the share for B.C. ports of West Coast container traffic from 9 per cent to 14 per cent by 2020. You seem confident that your terminals can be as productive as Asian ports. Do you think the Pacific Gateway port can attract more than 14 per cent of West Coast and North American container traffic?

Mr. Stewart: If you see what is happening with the environmental lobby in the L.A.-Long Beach area where they have gone beyond logic, I think there is a good chance cargo will come our way. I will give you an example. Burlington Northern Santa Fe Railway is attempting to build a near-dock intermodal facility. Currently, they have a million truck trips a year from the L.A.-Long Beach port to Hobart, 17 miles away. They want to build the facility four miles from the dock. By my crude calculation, that would take 13.8 million truck miles off the road and to me, that is a good environmental initiative. It is being blocked because the railway cannot come up with a zero-emission method of transporting those containers the extra four miles. Rather than accepting a 75-per-cent reduction, they will continue with the environmental problem they have for years to come. That kind of illogic is

générale pour faire coïncider l'arrivée sur nos quais de ces marchandises avec l'arrivée du navire de la semaine, au lieu de livrer la marchandise deux semaines à l'avance, ce qui n'est pas productif. Si la marchandise arrive dans un wagon à céréales, alors elle peut être transbordée localement ici. Je ne peux que vous parler du cas de figure où la marchandise est chargée ici, localement, dans un conteneur. Le grain sera alors livré à nos quais à temps pour le navire, le navire de la semaine.

Le sénateur Mercer : Ce n'est pas le grain qui est le gros problème. Le problème avec le grain est que nous n'obtenons pas pour lui un prix suffisamment intéressant. Le problème est que d'autres produits, comme les légumineuses, voient leur qualité se détériorer s'ils restent dans un conteneur qui ne bouge pas. En fait, si le produit n'est pas livré à temps en Asie, alors il ne sera pas aussi utile.

M. Strachan : Je ne peux qu'insister de nouveau sur le fait que nous acceptons les exportations pour les navires arrivant dans la semaine, mais non pas en avance.

M. Stewart : À moins que les producteurs ne parlent de la crise actuelle, mais, de façon générale, la manière dont cela se passe à Vancouver est qu'un expéditeur réservera provisoirement avec trois ou quatre lignes maritimes. Puis, au fur et à mesure qu'approche la véritable date d'expédition, l'éventail se resserre et l'expéditeur choisira la ligne qui se trouve à avoir plusieurs conteneurs vides. Les cultivateurs parlent peut-être du problème des conteneurs vides, mais une fois la marchandise arrivée et prête à être chargée dans un conteneur, je ne comprends pas pourquoi on leur dirait qu'ils ne peuvent pas aller aux terminaux. Cela ne tient pas debout.

La présidente : J'aurai une dernière question. Le gouvernement fédéral a annoncé que l'initiative de la porte du Pacifique a pour objet d'augmenter la part des ports de la Colombie-Britannique du trafic conteneurs de la côte ouest, la faisant passer de 9 à 14 p. 100 d'ici à l'an 2020. Vous semblez convaincus que vos terminaux pourront être aussi productifs que les ports asiatiques. Pensez-vous que le port de la Porte du Pacifique pourra s'attirer plus de 14 p. 100 du trafic conteneurs de la côte ouest et nord-américain?

M. Stewart : Si vous regardez ce qui se passe avec le lobby environnemental dans la région de L.A.-Long Beach, où les choses dépassent l'entendement, je pense qu'il y a de bonnes chances que des marchandises viendront par chez nous. Je vais vous donner un exemple. La Burlington Northern Santa Fe Railway tente présentement de construire près des quais des installations intermodales. À l'heure actuelle, elle enregistre chaque année un million de voyages-camion du port de L.A.-Long Beach jusqu'à Hobart, à une distance 17 milles. Elle veut construire ses installations à quatre milles du quai. Selon mes calculs très élémentaires, cela enlèverait quelque 13,8 millions de milles-camion des routes, ce qui est, pour moi, une bonne initiative environnementale. Or, cette initiative est en train d'être bloquée, la compagnie de chemin de fer ne parvenant pas à trouver une méthode de transport à émission zéro de ces

becoming more and more predominant there, and I think that sort of thing will help us grab a bigger share.

The Chairman: Do you have any —

Mr. Strachan: Was your question, in what period of time would be able to accommodate that growth?

The Chairman: In 2020.

Mr. Stewart: I think a big part of that question goes back to taking expansion projects from drawing board to fruition. The Pacific Gateway initiative is a huge part of it, but again if we build the sink and we have the tap on, that drain must be flowing and the rest is history, our current history, but I think we can be competitive.

The Chairman: You are confident that you will be?

Mr. Strachan: Yes.

The Chairman: Thank you, gentlemen, for the interesting contribution you have made to our study. We are pleased that you accepted our invitation to come here this morning.

We are pleased to have with us from Western Transportation Advisory Council Ruth Sol, who is President, and Lisa Baratta is the Manager, Corporate Services. We have also David Colledge, of Colledge Transportation Consulting, Inc. We will hear from Ms. Sol first and our witnesses have been here for a while so they know how things operate here. Welcome to our committee.

Ruth Sol, President, Western Transportation Advisory Council: We thank you for the opportunity to appear before you to comment on issues surrounding containerized traffic using Canadian ports.

As the chair mentioned, my colleague, Lisa Baratta, and I represent the Western Transportation Advisory Council, WESTAC. We are a unique group. We are a trade association made up of competing parties in Western Canadian transportation. Our members are CEOs, presidents, labour leaders and ministers. We represent the carriers across modes, so in the railways we have Canadian National, Canadian Pacific, Burlington Northern and Southern Railway of British Columbia.

We have the ports and terminals: ports of Vancouver, Fraser River, Nanaimo, Prince Rupert and on the Great Lakes, Thunder Bay. Some of the container and bulk terminals are DP World, who was just at the table, Neptune Bulk Terminals and Western Stevedoring.

conteneurs sur les quatre milles supplémentaires. Au lieu d'accepter une réduction de 75 p. 100, les gens continueront pendant des années encore de subir le problème environnement existant. Ce genre d'illogisme devient de plus en plus courant dans ces coins-là, et je pense que ce genre de chose nous aidera à saisir une plus grosse part.

La présidente : Auriez-vous encore quelque...

M. Strachan : Votre question visait-elle à savoir d'ici combien de temps nous serions en mesure d'absorber une telle croissance?

La présidente : En l'an 2020.

M. Stewart : Je pense qu'une grosse partie de cette question nous ramène à l'idée de livrer les projets d'expansion depuis la planche à dessin jusqu'à leur pleine réalisation. L'initiative de la Porte du Pacifique en représente une grosse partie, mais, encore une fois, si nous construisons l'évier et ouvrons le robinet, le drain doit être fonctionnel, et le reste, c'est de l'histoire, notre histoire d'aujourd'hui, mais je pense que nous pouvons être concurrentiels.

La présidente : Êtes-vous confiants dans votre capacité d'être concurrentiels?

M. Strachan : Oui.

La présidente : Merci, messieurs, de l'intéressante contribution que vous avez faite à notre étude. Nous sommes heureux que vous ayez accepté notre invitation de venir comparaître devant nous ici ce matin.

Nous avons maintenant le plaisir d'accueillir parmi nous, Ruth Sol, présidente du Western Transportation Advisory Council, et Lisa Baratta, directrice des Services généraux, ainsi que David Colledge, de chez Colledge Transportation Consulting, Inc. Nous commencerons par entendre Mme Sol, et nos témoins sont ici depuis quelque temps déjà, et ils savent donc comment les choses fonctionnent avec nous. Bienvenue au comité.

Ruth Sol, présidente, Western Transportation Advisory Council: Merci de l'occasion qui nous est ici donnée de comparaître devant vous au sujet de questions entourant le trafic conteneurisé dans les ports canadiens.

Comme l'a mentionné la présidente, ma collègue, Lisa Baratta et moi-même représentons le Western Transportation Advisory Council, ou WESTAC. Nous sommes un groupe tout à fait unique. Nous sommes une association professionnelle composée de sociétés concurrentes qui sont actives dans les transports dans l'Ouest du Canada. Comptent parmi nos membres des PDG, des présidents, des dirigeants syndicaux et des ministres. Nous représentons les transporteurs de tous les modes. Ainsi, du côté des chemins de fer, nous avons le Canadien National, le Chemin de fer Canadien Pacifique, la Burlington Northern Railway Company et la Southern Railway of British Columbia.

Nous avons les ports et les terminaux : les ports de Vancouver de Fraser River, de Nanaimo, de Prince Rupert et, sur les Grands Lacs, de Thunder Bay. Comptent parmi les terminaux à conteneurs et les terminaux vraciers DP World, dont vous avez tout juste entendu un porte-parole, ainsi que Neptune Bulk Terminals et Western Stevedoring.

What makes us unique is that we also have the labour unions. We have the Teamsters, the longshoremen, the grain handlers and the deck officers. We have some of the shippers — Canadian Tire, Shell Canada and the Canadian Wheat Board — and three levels of government: the federal, three provincial and the two territorial transport ministers; the Greater Vancouver Regional District that covers the 22 municipalities in this area; and the Greater Vancouver Transportation Authority, or TransLink. We have members in all four western provinces, the two northern territories and we have four members in the Great Lakes area. We are often asked if there is an EASTAC and the answer to that is no.

Our mission is to be a credible, balanced Western Canadian voice that promotes collective action to achieve supply chain excellence. Our concern is effective transportation in Western Canada because we are here to serve the business of the whole country and increasingly, North America. As you might imagine, with the diversity of the group that sits around our table, consensus is sometimes elusive, but when we do come together and we agree on something, it is a powerful forum.

Now, first and most sincerely, I want to compliment both the previous government and the new government on taking the strategic approach to Asia Pacific Gateway and corridors. It is a powerful concept. It extends beyond physical infrastructure, although that is important, but if we implement the concept well it will raise our image in global markets and it will produce an outcome that we can replicate in other parts of the country. At the same time, gateways and corridors should be developed as part of a larger piece, a national vision, an integrated system with good policies and a means of funding, a grand plan of interdependent supply chains, but we are not there yet.

I would like to talk about two areas, the first is policy and the second is money. First and most important is policy. In the best-case scenario, the private sector determines that there is a business case and it goes out there and makes an investment to build a gateway. The government's goal, I suggest, is to ensure that, to the extent possible, it removes obstacles to private sector investment through supportive policy. What are the policies? First is the Canada Transportation Act and I am talking specifically about the shipper rail protection provision. That act was reviewed in 2001 by an expert panel under Brian Flemming's leadership. Excellent work was done there but the changes have not been made. We urge the government to make its decision, and get on with making whatever changes are necessary. Years have gone by and the uncertainty over the outcome still hangs over everyone's head. I liken it to two teams out on the field playing a game and we tell them the rules will come later.

Ce qui nous rend unique est que nous comptons également parmi nos membres les syndicats. Nous avons les Teamsters, les débardeurs, les manutentionnaires de grains et les officiers de pont. Nous avons également certains des expéditeurs — Canadian Tire, Shell Canada et la Commission canadienne du blé — et trois niveaux de gouvernement : le ministre fédéral des Transports, ainsi que les ministres des Transports de trois provinces et des territoires; le Greater Vancouver Regional District, qui englobe les 22 municipalités de la région; et la Greater Vancouver Transportation Authority, ou TransLink. Nous comptons des membres dans les quatre provinces de l'Ouest et les deux Territoires du Nord et nous avons également quatre membres dans la région des Grands Lacs. On nous demande souvent s'il existe un EASTAC, c'est-à-dire notre pendant dans l'Est, et la réponse est que non.

Notre mission est d'être une voix crédible et équilibrée de l'Ouest canadien et qui favorise l'action collective en vue d'atteindre l'excellence dans toute la chaîne d'approvisionnement. Notre souci est le transport efficace dans l'Ouest canadien, car nous sommes ici pour servir le pays tout entier et, de plus en plus, l'Amérique du Nord. Comme vous pouvez l'imaginer, compte tenu de la diversité du groupe ici réuni autour de cette table, le consensus n'est pas toujours possible, mais lorsque nous parvenons à nous entendre sur quelque chose, nous sommes une puissante tribune.

Je tiens tout d'abord à féliciter très sincèrement l'ancien gouvernement et le nouveau gouvernement d'avoir adopté l'approche stratégique à l'égard de la Porte et des Corridors de l'Asie-Pacifique. Il s'agit d'un concept puissant. Cela s'étend au-delà de l'infrastructure physique, bien que celle-ci soit importante; mais si nous mettons en œuvre le concept comme il se doit, cela rehaussera notre image sur les marchés mondiaux et livrera des résultats que nous pourrions reproduire dans d'autres régions du pays. En même temps, les portes et corridors devraient être développés dans le cadre d'une vision nationale plus vaste, d'un système intégré assorti de bonnes politiques et de mécanismes de financement, d'un vaste plan de chaînes d'approvisionnement interdépendantes, mais nous n'en sommes pas encore là.

J'aimerais parler de deux aspects, le premier étant celui des politiques et le deuxième celui de l'argent. Le premier, le plus important, est la politique. Dans le scénario de meilleure réussite, le secteur privé détermine qu'il y a un potentiel et il se lance et consent un investissement en vue de la construction d'une passerelle. L'objectif du gouvernement, selon moi, est de veiller à ce que, dans la mesure du possible, il lève les obstacles à l'investissement du secteur privé par le biais de politiques favorables. Que sont des politiques favorables? Premièrement, il y a la Loi sur les transports au Canada, et je veux parler tout particulièrement de la disposition relative à la protection des expéditeurs ferroviaires. Cette loi a été revue en 2001 par un groupe d'experts dirigé par Brian Flemming. Il en est ressorti un excellent travail, mais les changements n'ont pas été apportés. Nous encourageons le gouvernement à prendre sa décision et à effectuer les changements qui s'imposent. Des années se sont

That kind of uncertainty paralyzes the willingness to invest in and to plan for the future. My membership would not want me to say what ought to change. You can tell that by the diversity, but I suggest that as long as there is some middle ground reached and then enacted as legislation, the shippers and carriers will be able to plan for the uncertainties of the marketplace, rather than the policy-maker.

The second policy is the Canada Marine Act, the act that governs port authorities in this country. It was reviewed again by an expert panel, the act's shortcomings were laid out and they were widely agreed upon by port stakeholders right across the piece. Nothing has happened. Concerns about the ability of ports to fund their growth plans are widely known.

On the positive side, the government is to be commended for its initiative in setting in motion the activities to create a single port entity in the Greater Vancouver area. We never imagined it could happen so quickly. It looks now like it will be months rather than years and that is an excellent policy development.

The third area, and I bet you have heard this over and over, is environmental approvals of the port-related projects. Delays in obtaining the approvals add costs, create uncertainty and can potentially destroy the business case of some projects. Government leadership is needed to provide sufficient government staff resources to guarantee timely, stringent, environmental reviews that meet both the public's and the investors' needs.

The fourth area is both about policy and money. It relates to border flows. The federal government has demonstrated good efforts to expedite cross-border trade and travel. The work has been positive and that effort needs to be sustained. The government has championed a variety of initiatives, and we want that work to continue. Any successful system of container traffic gateways and corridors must be linked to the other routes and systems, and that includes the airport gateways.

Canada's programs that are comparable to the free-trade zone programs in other nations are an area of concern. Canada has two programs: one relates to GST and the other relates to duty. The programs are scarcely used. Some 30 companies in total used them in the most recent year that the data is available because the programs are restrictive, cumbersome and poorly promoted.

écoulées et l'incertitude quant aux retombées plane toujours sur la tête de tout un chacun. C'est comme s'il y avait deux équipes sur le terrain, engagées dans une partie, et que nous leur disions que les règles viendraient plus tard. Ce genre d'incertitude paralyse la volonté d'investir et de planifier pour l'avenir. Les membres du groupe que je représente ne voudraient pas que je dise ce qui doit changer. Vous le devineriez d'après leur diversité, mais je dirais néanmoins que tant et aussi longtemps qu'il y a un moyen terme, suivi de l'adoption de lois, les expéditeurs et les transporteurs seront en mesure de planifier pour les incertitudes du marché, plutôt que celles du décideur.

La deuxième politique est la Loi maritime du Canada, qui régit les administrations portuaires dans ce pays. Celle-ci a, elle aussi, été examinée par un groupe d'experts, les lacunes de la loi ont été exposées et elles font l'objet d'un large consensus de la part de tous les intervenants portuaires. Rien n'en est ressorti. Les préoccupations quant à la capacité des ports de financer leurs plans de croissance sont largement connues.

Du côté positif, le gouvernement doit être félicité de son initiative visant à enclencher des activités en vue de la création d'une seule entité portuaire dans la région métropolitaine de Vancouver. Nous n'avions jamais imaginé que cela puisse se faire aussi rapidement. Il semble aujourd'hui que cela va demander des mois plutôt que des années, ce qui est une merveilleuse issue politique.

Le troisième volet, et je suis prête à parier que vous l'avez entendu maintes et maintes fois répéter, est celui des approbations environnementales pour les projets liés aux ports. Les retards dans l'obtention d'approbations ajoutent des coûts, amènent l'incertitude et peuvent, dans le cas de certains projets, détruire l'analyse de rentabilisation. Le leadership du gouvernement est nécessaire pour assurer les ressources de personnel gouvernemental requises pour garantir les examens environnementaux stricts et opportuns que requièrent les besoins du public et des investisseurs.

Le quatrième aspect est celui de la politique et de l'argent. Il est question ici des flux frontaliers. Le gouvernement fédéral a déployé de bons efforts en vue d'accélérer le commerce et les déplacements transfrontaliers. Ce travail a été positif et cet effort doit être maintenu. Le gouvernement s'est fait le champion d'une variété d'initiatives, et nous souhaitons que ce travail se poursuive. Tout système réussi de portes et de corridors pour conteneurs doit être rattaché à d'autres routes et systèmes y compris points de passage aéroportuaires.

Les programmes du Canada qui sont comparables aux programmes de zone de libre-échange dans d'autres pays sont un sujet de préoccupation. Le Canada a deux programmes : l'un concerne la TPS et l'autre la douane. Ces programmes sont rarement invoqués. Quelque 30 entreprises au total les ont utilisés dans la dernière année pour lesquelles des données sont disponibles, car ces programmes sont restrictifs, lourds et mal promus.

In the U.S. in 2004 through their free-trade zone areas and rules, some 2300 companies used those rules. They were able to handle US\$225 billion in merchandise and employ 330,000 people. Such programs increase cargo export volumes, they generate employment and income and they could support what we are trying to do here in the gateway. An Intervista Consulting study that was done two years ago for the Canadian Airports Council analyzes the problems in detail and I will leave a copy of that report. It is complex but the area is important.

The fifth policy area relates to human resources and will be discussed by Ms. Baratta shortly.

Despite good policy there will be areas where obstacles remain and which the private sector is not willing to step forth and solve. The government must lead in these areas, financing solutions to the biggest bottlenecks and obstacles. The priority is for government investment to be where it can have the biggest hit. Government investment is my tax dollars at work, and the government needs to leverage the participation of others in the supply chain as much as possible. I have a couple of examples. The government funded the forecasting work that was done by my organization last year, and it helped us to validate the growth and reduce the risk for the private-sector investors. The federal money in the container terminal in Prince Rupert is a catalyst for the development there. Another potential area of investment is in the projects to reduce the number of level-grade crossings in this country particularly in the communities that are negatively impacted by growth in the container business. I am sure you have heard of these projects. Community opposition can be severe, particularly here in Vancouver. I am not as familiar with other areas but alleviating the underlying cause of the problem is highly desirable. Finally, large-scale anchor projects such as the South Fraser Perimeter Road are probably candidates for federal financial support as well.

I want to make a final comment about containers. Ideally, all containers are filled whether they are coming in or going out. The same applies to all trucks, ships, rail cars and cargo planes. The composition of the traffic and its originating point may mean that there are empty moves. As well, we should remember that what we export, not what we import, earns our GDP and these products often move in bulk form.

In summary, the government is urged to make policy changes a top priority. It is also urged to continue the assistance with validating the growth forecasts, reducing the risk for all who would like to invest in the gateways and corridors and to fund

Aux États-Unis, en 2004, grâce aux zones et règles en matière de libre-échange, quelque 2 300 entreprises ont utilisé les règles en vigueur. C'est ainsi que l'on a pu traiter des marchandises d'une valeur de 225 milliards de dollars US et employer 330 000 personnes. De tels programmes augmentent les volumes d'exportations de fret, multiplient les emplois et les revenus et pourraient appuyer ce que nous essayons de faire ici dans le cadre de la porte d'entrée. Une étude d'Intervista Consulting, effectuée il y a deux ans pour le compte du Conseil des aéroports du Canada, analyse les problèmes en détail, et je vais vous remettre copie de ce rapport. Cette question est complexe, mais elle est importante.

Le cinquième volet politique concerne les ressources humaines, et Mme Baratta en discutera d'ici quelques instants.

En dépit d'une bonne politique, il y aura des domaines dans lesquels des obstacles demeureront, obstacles que le secteur privé ne sera pas prêt à affronter et à résoudre. C'est le gouvernement qui doit prendre les choses en main dans ces domaines, finançant des solutions aux plus gros goulots d'étranglement et obstacles. La priorité est que l'investissement gouvernemental se fasse là où il aura la plus grande portée. Les investissements gouvernementaux, c'est l'argent des contribuables au travail, et le gouvernement doit, dans toute la mesure du possible, rechercher l'effet multiplicateur de la participation d'autres à la chaîne d'approvisionnement. J'aurais quelques exemples à vous donner. Le gouvernement a financé le travail de prévisions qui a été effectué l'an dernier par mon organisation, et il nous a aidés à valider la croissance et à réduire le risque pour les investisseurs privés. L'investissement fédéral dans le terminal à conteneurs à Prince Rupert a été un catalyseur pour le développement local. Un autre secteur d'investissement potentiel serait celui de projets visant à réduire le nombre de passages à niveau dans ce pays, surtout dans les localités qui subissent des conséquences néfastes du fait de la croissance du trafic conteneurs. Je suis certaine que vous avez entendu parler de ces projets. L'opposition de la part de la collectivité peut être vive, surtout ici, à Vancouver. Je connais moins la situation pouvant exister ailleurs, mais il serait très souhaitable d'atténuer la cause sous-jacente du problème. Enfin, des projets-pôles de grande envergure, comme par exemple la route périphérique South Fraser Perimeter Road, seraient sans doute eux aussi des candidats pour un soutien financier fédéral.

J'aimerais faire un dernier commentaire au sujet des conteneurs. Idéalement, tous les conteneurs devraient être pleins dans les deux sens. Il en est de même pour tous les camions, navires, wagons ferroviaires et avions-cargos. La composition du trafic et le point d'origine peuvent être tels qu'il se fait des déplacements à vide. Il nous faut par ailleurs nous rappeler que c'est ce que nous exportons, et non pas ce que nous importons, qui contribue à notre PIB, et ces produits sont souvent transportés en vrac.

En résumé, nous exhortons le gouvernement à faire des changements en matière de politiques une question prioritaire. Nous l'exhortons également à maintenir son aide en validant les prévisions de croissance, en réduisant le risque pour tous ceux

those projects that leverage the participation of other parties and target the biggest obstacles to growth in the container freight traffic.

We wish you much success in finding answers to how to increase capacity and improve competitiveness. Ms. Baratta will now discuss human resources as they apply to your container study.

Lisa Baratta, Manager, Corporate Services, Western Transportation Advisory Council: Thank you, Madam Chairman, and senators. Ruth Sol has spoken to you about two pillars supporting competitiveness, policies and investments. I want to turn now to the third pillar, human resources. Fantastic infrastructure, operating policies and even rail cars will mean nothing without people to run the system. The transportation industry is not immune to the labour shortage problem faced by other sectors: construction, health care and oil sands development. The industry will need to recruit and train tens of thousands of workers across Canada in the next ten years not only to replace the retiring workers but also to expand the workforce to handle the increase in traffic volumes for container imports and break bulk exports.

Transportation is not like other industries, though. If a mine has a labour shortage the mine stops operating. If General Motors has a shortage it shuts down its factory. If transportation has a problem trade stops. We all witnessed the problems a few weeks back during the recent CN conductors strike. I am sure Paul Landry of the B.C. Trucking Association spoke to you yesterday about the severe driver shortage. Other sectors of transportation face similar shortages. By 2010 there is a need for 1,800 longshoremen in B.C. alone to replace the nearly 1,000 workers set to retire, plus another 800 to ensure we have enough people to handle the projected growth and demand for the gateway. On the rail side, 50 per cent of the workforce will be eligible to retire in the next five years. That is not long. On the water side, for example, people that run the tugboats will be needed desperately. The average age of officers on this coast is 54 years old. These people are not easily replaced. It takes, literally, years of training to obtain enough sea time, enough experience and the necessary skills and certificates to operate these vessels in the challenging West Coast waters.

qui sont désireux d'investir dans les portes et corridors, et en finançant les projets qui bénéficient de l'effet multiplicateur de la participation d'autres parties, et qui ciblent les plus gros obstacles à la croissance du trafic du fret conteneurisé.

Nous vous souhaitons bonne chance dans votre quête de solutions permettant d'accroître la capacité et d'améliorer la compétitivité. Mme Baratta va maintenant traiter des ressources humaines dans le contexte de votre étude sur le trafic conteneurs.

Lisa Baratta, directrice, Services généraux, Western Transportation Advisory Council : Merci, madame la présidente, mesdames et messieurs les sénateurs. Ruth Sol vous a parlé de deux piliers qui appuient la compétitivité, les politiques et les investissements. J'aimerais pour ma part aborder maintenant le troisième pilier, soit les ressources humaines. De fantastiques infrastructures, politiques d'exploitation et même wagons ferroviaires ne donneront rien en l'absence du personnel requis pour faire tourner le système. Le secteur des transports n'est pas à l'abri du problème de pénurie de main-d'œuvre auquel se trouvent confrontés d'autres secteurs : la construction, les soins de santé et l'exploitation des sables bitumineux. Le secteur des transports devra recruter et former des dizaines de milliers de travailleurs partout au Canada au cours des dix prochaines années, ce non seulement pour remplacer les travailleurs qui partiront à la retraite, mais également pour grossir l'effectif afin d'être en mesure d'absorber l'augmentation des volumes de trafic pour les importations en conteneurs et les exportations de marchandises diverses.

Le transport n'est cependant pas comme les autres industries. Si une mine vit une pénurie de main-d'œuvre, alors elle stoppe ses opérations. Si la société General Motors connaît une pénurie, elle ferme son usine. Si les transports connaissent un problème, alors le commerce cesse. Nous avons tous été témoins des problèmes survenus il y a quelques semaines lors de la grève des chefs de train de CN. Je suis certaine que Paul Landry, de la B.C. Trucking Association, vous a entretenus hier de la très grave pénurie de camionneurs. D'autres secteurs des transports se trouvent confrontés à des pénuries semblables. D'ici l'an 2010, il faudra, dans la seule province de la Colombie-Britannique, 1 800 débardeurs de plus pour remplacer les 1 000 travailleurs qui prendront leur retraite et pour compter sur 800 de plus pour que nous ayons un personnel suffisant pour absorber la croissance et la demande projetées pour la porte de l'Asie-Pacifique. Du côté ferroviaire, 50 p. 100 des travailleurs deviendront admissibles à la retraite au cours des cinq prochaines années. C'est pour tout de suite. Du côté maritime, par exemple, l'on aura désespérément besoin d'équipages pour les bateaux remorqueurs. L'âge moyen des officiers travaillant le long de la côte est de 54 ans. Il n'est pas facile de remplacer ces personnes. Il faut, littéralement, des années de formation pour accumuler suffisamment de temps en mer, d'expérience, ainsi que les compétences et certificats nécessaires pour piloter ces bateaux dans les eaux difficiles de la côte ouest.

Not all the shortages will be in the trades areas. Management positions must also be filled. There will also be shortages in government as well. Transport Canada has spoken at some of our events about the human resources shortages it will also face. These jobs that need to be filled are good family-supporting jobs, the type of job that will enable people to buy a home even here in the high-priced Lower Mainland. Many jobs start at around \$40,000 per year and some exceed \$100,000.

The transportation industry is not a top-of-mind employer for most Canadians, especially among youth. Individual operating companies understandably have done a poor job of marketing the opportunities. They are much more focused on their individual operations and are concerned that any efforts in this area would also help their competitors.

A package before you is about a project that WESTAC has been involved in. Through support from Transport Canada, we have developed a website to inform youth about the variety of well-paying jobs in transportation across all modes and levels. It is called transpocity.ca. This website is unlike other career sites that talk about the national occupational classification of skills. It is youth-friendly. It is bright green, it plays annoying music and it has videos of workers talking about the good and the bad parts of their jobs. I am also proud to say we have a completely parallel site in French, transpoVille.ca. We travelled to Quebec and interviewed workers in French for the videos: the videos are not dubbed. Again, we want to thank Transport Canada for their financial support.

In the last year the website obtained more than one million hits, indicating growing interest in transportation careers. WESTAC continues to receive positive feedback from youth, teachers and industry about the site and has been asked numerous times to make presentations and attend career events by educators. While we recognize that establishing a website that increases awareness of transportation careers is one step in the process to ensure the transportation industry has its necessary skilled employees to move through the gateway, having a website is not enough.

A sustained marketing effort is required. This area calls for greater federal government leadership and, yes, by leadership I mean more money. If the transportation sector is unable to staff its operations to handle burgeoning trade, Canada's economy will suffer. We will not be able to move

Les pénuries de main-d'œuvre ne se limiteront pas aux métiers. Les postes de cadres devront eux aussi être comblés. Il y aura également des pénuries dans la fonction publique. Transports Canada a déjà, à l'occasion de certains des événements que nous avons organisés, parlé des pénuries de main-d'œuvre qu'il connaîtra lui aussi. Ces emplois qui devront être comblés sont de bons emplois, rémunérés selon les besoins des familles, des emplois permettant aux gens de s'acheter une maison, même ici dans le Lower Mainland, où les prix sont très élevés. Le salaire à l'embauche pour beaucoup de ces postes est d'environ 40 000 \$ par an, et certains salaires dépassent les 100 000 \$.

L'industrie des transports n'est pas le premier employeur potentiel qui vienne à l'esprit de la plupart des Canadiens, surtout du côté des jeunes. Il est vrai, et cela se comprend, que de nombreuses entreprises ont fait un piètre travail de commercialisation des possibilités pouvant y exister. Elles sont beaucoup plus axées sur leurs opérations particulières et craignent que tout effort en la matière vienne également rendre service à leurs concurrents.

On vous a distribué de la documentation au sujet d'un projet auquel participe WESTAC. Grâce à une aide consentie par Transports Canada, nous avons élaboré un site web pour informer les jeunes au sujet de toute une gamme d'emplois bien rémunérés existant dans tous les modes de transport et à tous les niveaux. Cela s'appelle TranspoVille.ca. Ce site web est très différent des autres sites d'information sur les choix de carrière qui parlent de la Classification nationale des professions. Il a été conçu pour les jeunes. Il est de couleur vert clair, il est agrémenté de musique irritante et il présente des vidéos de travailleurs qui parlent des bons et des mauvais côtés de leur emploi. Je suis fière de dire que nous avons des sites parallèles dans les deux langues officielles, TranspoVille.ca, en français, et TranspoCity.ca, en anglais. Nous nous sommes rendus au Québec et avons interviewé des travailleurs en français pour les vidéos : nous n'avons pas recouru au doublage. Nous tenons à remercier de nouveau Transports Canada de son appui financier.

Au cours de l'année écoulée, le site a enregistré plus d'un million de requêtes, ce qui témoigne d'un intérêt croissant à l'égard de carrières dans le domaine des transports. WESTAC continue de recevoir de la rétroaction positive de la part de jeunes, d'enseignants et de l'industrie elle-même au sujet de ce site et des éducateurs nous ont plusieurs fois déjà demandé de faire des présentations et de participer à des salons des carrières. Bien que nous convenions que la création d'un site web qui sensibilise les gens au choix de carrière qu'offrent les transports soit une étape dans le processus pour veiller à ce que l'industrie des transports compte les employés qualifiés dont on a besoin pour exploiter la porte de l'Asie-Pacifique, l'exploitation d'un site ne suffit pas.

Un effort de commercialisation soutenu est nécessaire. Cela requiert un plus grand leadership de la part du gouvernement fédéral et, oui, par leadership, j'entends une plus grande participation financière. Si le secteur des transports n'est pas en mesure de doter ses opérations du personnel requis pour absorber

the auto parts and finished automobiles; we will not be able to export our farmers' crop; and, as consumers, we will not have access to all the goods arriving from Asia.

WESTAC recommends that the federal government be more involved in promoting transportation careers to youth. An investment in marketing efforts will pay large dividends and will help ensure that Canada has the necessary human resources to develop and remain competitive.

David Colledge, Colledge Transportation Consulting, Inc., as an individual: Madam Chairman and senators, thank you for inviting me today and welcome to Vancouver. It is particularly gratifying to see the important work your committee is doing with respect to container issues. I thought it might be useful to outline what I see as the federal government's role in advancing the B.C. Ports Strategy, mainly from a policy perspective. This strategy is relevant to your work, given that one of the key objectives of this strategy is to maximize Asia-Pacific container traffic growth opportunities. Success will require all partners to work together, all levels of government and the private sector, to establish a large-scale co-ordinated approach to capacity expansion. This expansion will ensure we keep pace with the container volume increases and at the same time accommodate our resource exporters that share the same transport system and, by the way, which account for the majority of the economic benefits to this country.

The leadership shown by port officials in the B.C. government led to my company's work over the past five years in preparing several closely related reports, including the B.C. Ports Strategy, the B.C. Ports Competitive Profile and also related work on the Pacific Gateway Strategy Action Plan, which has evolved into the federal government's Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative.

Progress has been made on the port's file. However, there is still a lot more to do. I do not think our international trade partners and shippers see Canada as acting quickly enough, or taking bold enough steps to expand capacity across the entire supply chain, from origin to destination. Efficient, integrated and timely transportation underpin today's tight global production networks. Production has shifted to economies with comparative cost advantages and has put huge pressure on our domestic manufacturers and on transportation. Logistics are now far more complex and supply chains are longer, often crossing several international borders before distributing goods to final market. Competition

le commerce florissant, alors l'économie canadienne en souffrira. Nous ne serons pas en mesure d'assurer le transport des pièces automobiles et des automobiles assemblées; nous ne pourrons pas exporter les récoltes de nos agriculteurs; et, en tant que consommateurs, nous n'aurons pas accès à tous les produits en provenance de l'Asie.

WESTAC recommande que le gouvernement fédéral intervienne plus directement dans la promotion auprès des jeunes de carrières dans les transports. Un investissement dans des efforts de sollicitation serait très fructueux et aiderait le Canada à veiller à ce qu'il possède les ressources humaines nécessaires pour alimenter le développement et demeurer concurrentiel.

David Colledge, Colledge Transportation Consulting, Inc., à titre personnel : Madame la présidente, mesdames et messieurs, merci de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui, et bienvenue à Vancouver. Il est particulièrement gratifiant de voir l'important travail que fait votre comité au sujet du transport conteneurisé. J'ai pensé qu'il serait peut-être utile que j'esquisse ce que je vois comme étant le rôle du gouvernement fédéral dans l'avancement de la B.C. Ports Strategy, du point de vue surtout des politiques. Cette stratégie a sa pertinence dans le cadre de votre travail, étant donné que l'un de ses principaux objectifs est de maximiser les possibilités de croissance du trafic conteneurs de l'Asie-Pacifique. Pour réussir, il faudra que tous les partenaires travaillent ensemble, à tous les niveaux du gouvernement et du secteur privé, pour établir une approche coordonnée à grande échelle de l'expansion de la capacité. Cette expansion nous assurera de pouvoir suivre le rythme des augmentations du volume du transport conteneurisé tout en satisfaisant nos exportateurs de ressources, qui partagent le même système de transport et qui, soit dit en passant, représentent la majorité des avantages économiques qui reviennent au pays.

Le leadership manifesté par les responsables des ports au sein du gouvernement de la Colombie-Britannique a amené mon entreprise à œuvrer au cours des cinq dernières années à la préparation de plusieurs rapports très étroitement liés, dont B.C. Ports Strategy, B.C. Ports Competitive Profile, ainsi que des travaux connexes sur le Pacific Gateway Strategy Action Plan, qui a évolué pour devenir l'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique du gouvernement fédéral.

Des progrès ont été faits du côté du dossier des ports. Cependant, il reste encore beaucoup à faire. Je ne pense pas que nos expéditeurs et partenaires commerciaux internationaux considèrent que le Canada intervienne avec la rapidité voulue ni en prenant les initiatives courageuses nécessaires pour élargir la capacité à l'échelle de la chaîne d'approvisionnement tout entière depuis le lieu d'origine jusqu'au lieu de destination. Des transports efficaces, intégrés et dans les temps sont le pilier même des réseaux de production mondiaux, qui sont aujourd'hui très serrés. La production s'est déplacée vers les économies présentant des avantages sur le plan des coûts, ce qui a exercé de fortes pressions énormes sur les manufacturiers canadiens et sur

is intense to capture market and add value within global supply chains. Therefore, gateways and corridors that are able to provide reliable transportation performance and accommodate the growing throughput volumes will have an advantage over other competing routes.

Service reliability, consistency and even perceptions of reliability will be a major factor affecting Canada's success, not only as a relatively small trade-dependent nation but as a conduit between the big hitters, namely the Asia-Pacific economies and the U.S.

Changes are occurring rapidly. A recent survey was conducted by the Economist Intelligence Unit of more than 1,600 executives from a hundred different countries around the world on their views of the business environment for the next 15 years. The survey found a majority of respondents see quality of customer service and personalization of products and services to be the most important source of competitive advantage, ahead of pricing and cost control.

Second, collaborative relationships with outside parties will become more important as a source of competitive advantage by 2020. This collaboration includes cross-functional and cross-border teams working in partnerships, all with implications for transportation.

The third key finding in this study, supply chain management, was rated by one in five executives as offering the greatest potential for productivity gains by 2020.

In the same survey the vast majority of respondents, by a factor of 2 to 1, viewed the Asia-Pacific region as offering the greatest growth opportunities for business in the next three years. Respondents also believe this region carries with it the greatest risks.

It is incumbent upon us, therefore, to improve the Pacific Gateway and the benefits will be spread across Canada. For example, the direct economic impacts of the Port of Vancouver, according to a study done by the Vancouver Port Authority, are that there are some 30,000 direct jobs related to port activity: about 24,000 in B.C., but also 6,000 direct jobs spread across the Prairies. In terms of the direct economic output, about \$3.1 billion is generated in B.C. and another billion dollars is generated across the Prairie Provinces. There are also impacts in Eastern Canada as well.

transport. La logistique est aujourd'hui beaucoup plus complexe et les chaînes d'approvisionnement sont plus longues, franchissant souvent plusieurs frontières internationales avant que les marchandises ne soient livrées au marché final. La concurrence est vive pour ce qui est de capturer des marchés et d'ajouter de la valeur à l'intérieur des chaînes d'approvisionnement mondiales. C'est pourquoi les portes d'entrée et corridors pouvant assurer un rendement fiable sur le plan des transports et accueillir les volumes de manutention croissants auront un avantage par rapport aux autres corridors de transport.

La prévisibilité et la fiabilité du service, et même la perception de cette fiabilité, seront un important facteur dans la réussite du Canada, non seulement en tant que pays commerçant relativement petit, mais également en tant que conduite entre les gros joueurs, notamment les économies de la région de l'Asie-Pacifique et les États-Unis.

La situation évolue rapidement. L'Economist Intelligence Unit a récemment mené un sondage auprès de 1 600 cadres de plus d'une centaine de pays du monde au sujet de leur vision du milieu des affaires pour les 15 prochaines années. Il en est ressorti que la majorité des répondants considèrent que la qualité du service à la clientèle et la personnalisation des produits et des services seront la plus importante source d'avantages concurrentiels, l'emportant sur le prix et le contrôle des coûts.

Deuxièmement, les relations de collaboration avec des parties externes deviendront plus importantes comme source d'avantage concurrentiel d'ici à l'an 2020. Cette collaboration pourrait prendre la forme, entre autres, d'équipes transfonctionnelles et transfrontalières travaillant en partenariat, avec toutes les ramifications que cela pourrait comporter sur le plan des transports.

Le troisième constat important de l'étude est que la gestion de la chaîne d'approvisionnement est considérée par un cadre sur cinq comme étant l'élément présentant le plus grand potentiel de gains en productivité d'ici à l'an 2020.

Dans le cadre du même sondage, la très grande majorité des répondants — deux pour un — ont dit considérer que c'est la région de l'Asie-Pacifique qui offrira les plus grandes possibilités de croissance commerciale au cours des trois prochaines années. Les répondants estiment par ailleurs que c'est cette région qui présente les plus grands risques.

Il nous incombe donc d'améliorer la Porte du Pacifique, et les avantages en découlant seront ressortis partout au Canada. Par exemple, l'incidence économique directe du port de Vancouver, selon une étude effectuée par la Vancouver Port Authority, sera telle qu'il sera créé quelque 30 000 emplois directs du fait de l'activité portuaire : environ 24 000 en Colombie-Britannique, mais également quelque 6 000 emplois directs dans les Prairies. Pour ce qui est du rendement économique direct, près de 3,1 milliards de dollars d'activité seront générés en Colombie-Britannique et il y en aura pour 1 milliard de plus dans les provinces des Prairies. Il y aura également des ramifications dans l'Est du Canada.

I think the federal government's focus in support of the B.C. Port Strategy should encompass three main areas: one, creating a national policy framework; two, providing visible long-term funding and, three, supporting research and development. In the first area, national transportation policy, I have heard calls in the industry for an integrated national logistics strategy to make Canada the trade hub of North America. The federal government has constitutional authority for international trade, as you know. Transportation policy must therefore support trade. The primary federal role should be to create a policy environment that ensures sustained private-sector investment in transportation infrastructure and technology to expand system capacity in a timely manner and improve productivity. In some cases, this role should include foreign direct investment, since Canada is losing ground to foreign competitors on commercial opportunities in Asia. Also, our ports should have greater freedom to borrow and invest as I am sure you have heard from the ports, including the ability to invest in, and preserve, industrial land, for example.

Another part of creating the right investment climate is streamlining environmental approvals so there is more certainty. I can talk more about that if you wish. I think we need a pre-approved, sustainable, long-range port terminal expansion strategy that can be rolled out within a short time frame as market conditions dictate, not bogged down in years of review.

There is also a role for public investment in transportation infrastructure but more on that in a minute. The overall policy objective is an economically efficient transportation system that makes the best use of all modes at lowest cost. This objective was first enshrined in the National Transportation Act of 1967 through the principle of competitive market choices as first identified by the McPherson commission. The National Transportation Act of 1987 extended this objective in principle to include competition within the modes. Competition and market forces are the prime agents in the CTA of 1996 as well as continuing deregulation and commercialization.

Today, competition exists among global supply chains that are often controlled by parties well outside our political jurisdiction. As well, there is a tendency by private sector interests to optimize their own piece of the overall supply chain at the expense of others. The system is only as good as its weakest link.

Consequently, attempts by any government to regulate and plan may be avoided by private industry in its efforts to avoid unfavourable conditions.

Je pense que l'intervention du gouvernement fédéral à l'appui de la B.C. Port Strategy devrait englober trois volets principaux : premièrement, l'élaboration d'un cadre de politique national; deuxièmement, le consentement de financement visible à long terme; et, troisièmement, l'appui à la R-D. Pour ce qui est du premier volet, soit la politique nationale en matière de transports, je sais que certaines parties prenantes de l'industrie réclament une stratégie logistique nationale intégrée pour faire du Canada la plaque tournante commerciale de l'Amérique du Nord. Le gouvernement fédéral est, comme vous le savez, responsable, en vertu de la Constitution, du commerce international. La politique en matière de transports doit donc appuyer le commerce. Le principal rôle fédéral en la matière devrait être la création d'un environnement politique tel qu'il assure un investissement soutenu de la part du secteur privé dans l'infrastructure et la technologie des transports, ce pour élargir la capacité du système en temps opportun et améliorer la productivité. Dans certains cas, ce rôle pourrait inclure des investissements directs étrangers, étant donné que le Canada est en train de perdre du terrain en faveur de concurrents étrangers sur le plan des possibilités commerciales existant en Asie. D'autre part, nos ports devraient avoir une plus grande liberté en matière de prêts et d'investissements, ce dont les ports vous auront, j'en suis convaincu, entretenu, y compris la capacité de préserver des terrains à usage industriel, par exemple, et d'y investir.

Un autre élément de la création d'un climat propice à l'investissement est la simplification des approbations environnementales afin qu'il y ait davantage de certitude. Je pourrais vous entretenir plus avant de cela si vous le voulez. J'estime qu'il nous faut une stratégie d'expansion à long terme des terminaux portuaires qui soit préapprouvée et durable, et qui puisse être réalisée rapidement au fil de l'évolution des conditions du marché, au lieu de se trouver enlisée dans des années d'examen.

Il y a également une place pour l'investissement public dans l'infrastructure des transports, mais je reviendrai là-dessus dans un instant. L'objectif de politique d'ensemble est un système de transport efficient qui fasse le meilleur usage possible de tous les modes au plus bas coût. Cet objectif a pour la première fois été enchâssé dans la Loi nationale sur les transports de 1967, par le biais du principe des choix de marché concurrentiels tel qu'identifié par la Commission McPherson. La Loi de 1987 sur les transports nationaux a élargi cet objectif en principe pour inclure la concurrence entre modes. La concurrence et les forces du marché sont les principaux agents dans la Loi sur les transports au Canada de 1996, aux côtés de la déréglementation continue et de la commercialisation.

Aujourd'hui, il se livre une concurrence entre diverses chaînes d'approvisionnement mondiales qui sont souvent contrôlées par des parties qui sont très éloignées de nous. Les investisseurs privés ont par ailleurs tendance à optimiser leur propre tronçon de la chaîne d'approvisionnement d'ensemble, aux dépens des autres. Le système n'est qu'aussi bon que son maillon le plus faible.

En conséquence, les tentatives de tout gouvernement d'réglementer et de planifier peuvent être contournées par l'industrie privée dans les efforts qu'elle déploie pour éviter de conditions défavorables.

Second, visible long-term funding: Transportation should not be viewed by government as only another industry source of tax revenues. In the U.S., for example, transportation is seen as essential to trade competitiveness and therefore it is in the national interest to improve it. We need to reinvest in transportation and this reinvestment should include major trade routes as well as regional systems that are vital to many smaller communities and that feed into the national system. In a climate of spending restraint and constraint, it is critical that public resources be allocated carefully for transportation infrastructure based on clear investment criteria. During workshops that we held for the B.C. Ports Strategy, the industry clearly told us that any ports plan must be part of an integrated western transportation strategy. The western transportation ministers took a leadership role here by developing the Western Canada Transportation Infrastructure Strategy that my company prepared and submitted to the federal minister of transportation. This watershed report is consistent with, and supports the same goals as, the federal government's current gateway initiative; namely, to improve the efficiency and reliability of the Asia-Pacific Gateway to boost Canada's commerce with the Asia-Pacific region.

The western ministers' report identifies a strategic network of ports, road and rail corridors and airports across the four western provinces. It also establishes investment criteria to focus spending on the network that supports international trade.

These investment criteria also support other federal objectives, including safety, security and the environment. The key is to ensure that government spending on infrastructure has maximum impact, one of the main challenges cited in the federal Advantage Canada report. Finally, in the area of research and development support, there is a role for the federal government to support R & D that will assist supply chain participants to synchronize growth planning efforts. More detailed reliable demand and capacity forecasts are needed by region to validate the magnitude, timing and urgency of container capacity issues. This will allow system participants to estimate the impacts of capacity shortfalls, and develop co-ordinated and proactive response mechanisms, including changes to existing operating practices, and better planned infrastructure expansion. Service providers must be held accountable to have adequate capacity in place in a timely manner.

The Chairman: Thank you. According to Transport Canada there is no evidence that Canadian ports are disadvantaged in terms of competitiveness. Our ports are able to attract new markets and have some geographic advantages but Canadian ports are also looking to improve by learning from best practices at other ports and by using new technologies. From which ports

Deuxièmement, financement visible à long terme : les transports ne devraient pas être considérés par le gouvernement comme n'étant qu'encore une autre source industrielle de recettes fiscales. Aux États-Unis, par exemple, le transport est considéré comme essentiel à la concurrence commerciale et, partant, il est dans l'intérêt national de l'améliorer. Il nous faut réinvestir dans le transport, et ce réinvestissement devrait inclure les importants corridors commerciaux ainsi que les systèmes régionaux qui sont essentiels pour de nombreuses plus petites collectivités et qui alimentent le système national. Dans un climat de restrictions et de compressions des dépenses, il est essentiel que des ressources publiques soient soigneusement allouées à l'infrastructure des transports sur la base de critères d'investissement clairs. Lors des ateliers que nous avons tenus au sujet de la B.C. Ports Strategy, l'industrie nous a clairement dit que tout plan portuaire doit faire partie d'une stratégie intégrée de transport dans l'Ouest. Les ministres des Transports de l'Ouest ont, en la matière, joué un rôle de leadership en élaborant la Western Canada Transportation Infrastructure Strategy, préparée par mon entreprise et déposée auprès du ministre fédéral des Transports. Ce rapport critique épouse et appuie les mêmes objectifs que l'actuelle initiative de porte d'entrée du gouvernement fédéral, en d'autres termes améliorer l'efficacité et la fiabilité de la Porte de l'Asie-Pacifique pour renforcer le commerce du Canada avec la région de l'Asie-Pacifique.

Le rapport des ministres de l'Ouest identifie un réseau stratégique de ports et de corridors routiers et ferroviaires ainsi que d'aéroports dans les quatre provinces de l'Ouest. Il établit également des critères d'investissement, ce pour qu'en bénéficie le réseau qui appuie le commerce international.

Ces critères d'investissement appuient par ailleurs d'autres objectifs fédéraux, notamment la sûreté, la sécurité et l'environnement. L'important est de veiller à ce que les dépenses gouvernementales au titre de l'infrastructure livrent un rendement maximal, l'un des principaux défis selon le rapport fédéral Advantage Canada. Enfin, en ce qui concerne l'appui à la R-D, il y a en la matière un rôle pour le gouvernement fédéral, de façon à aider les participants aux chaînes d'approvisionnement à synchroniser leurs efforts de planification de croissance. Il importe de disposer de prévisions faibles plus détaillées de la demande et de la capacité, par région, pour valider l'ampleur, la coordination dans le temps et l'urgence des interventions nécessaires sur le plan de la capacité conteneurs. Cela permettrait aux participants au système d'évaluer l'incidence des insuffisances de capacité et d'élaborer des moyens d'intervention coordonnés et proactifs, y compris des changements aux pratiques d'exploitation existantes et une expansion mieux planifiée de l'infrastructure. Il incombe aux fournisseurs de services d'avoir en place, au bon moment, la capacité requise.

La présidente : Merci. D'après Transports Canada, il n'y a aucune preuve que les ports canadiens soient défavorisés sur le plan de la compétitivité. Nos ports sont en mesure d'attirer de nouveaux marchés et jouissent de certains avantages géographiques, mais les ports canadiens cherchent à s'améliorer en s'inspirant des pratiques exemplaires d'autres ports et en

and which country could we learn more in Canada to increase productivity at our ports? Whoever wants to answer the question can.

Mr. Colledge: I do not know if there is one particular port. Some of the major ports in the world in Europe and in Asia are doing a tremendous job of handling their growth in exporting containers and goods to other parts of the world. I think there are also different conditions in these other ports in Asia. When we looked at productivity in the course of the work for the port strategy, we were cautioned that some ports in Asia have very high volumes. Things are lined up right away and they have transshipment and a lot of different conditions that can allow them to be more productive. I think a key in the future will be to use technology where we can. I think we have been good in this country about adopting technology, and the port terminals have worked well with labour to bring on new technologies. I do not know if I answered your question. I do not see one port particularly but there are a number of examples.

The Chairman: Can we still improve or increase our productivity at our ports?

Ms. Sol: I would say yes, absolutely. The previous speaker on the panel from DP World mentioned they doubled their capacity to handle containers with absolutely not an inch more of land. Whether some other port in the world has best practices, it is difficult to draw meaningful comparisons because environmental rules and a variety of regulations and rules surrounding them are so different that there is not really what you would call a parallel port to ours. We can learn something about the environmental issues when we look at L.A.-Long Beach. Hopefully, we do not reach that stage and can learn in advance but I do not know of a port that we should try to emulate in total.

Senator Tkachuk: I have a number of questions of concern. First let me ask some specific questions. In your recommendations, Ms. Sol, you mentioned timely environmental process, and we have heard the same thing from many groups that came before us, and they gave the example of Deltaport and the long process. What do you see as a timely process? What does the association see as a timely process? If the two groups, environmental groups and the two levels of government, had been together from the start what would have happened?

Ms. Sol: What do I see as a timely process? Certainly four years was not. Lisa Baratta gave me a little note. In B.C. they have a 180-day process. We were told one issue

utilisant de nouvelles technologies. De quels ports et de quels pays le Canada devrait-il tirer des leçons en vue d'accroître la productivité de nos ports? Je pose la question à quiconque voudrait bien y répondre.

M. Colledge : Je ne sais pas s'il y aurait un port en particulier. Certains des grands ports du monde, en Europe et en Asie, font un merveilleux travail face à la croissance qu'ils vivent sur le plan de l'exportation de conteneurs et de marchandises à d'autres régions du globe. Je pense qu'il existe également dans ces ports asiatiques des conditions différentes. Lorsque nous nous sommes penchés sur la productivité, dans le cadre de notre travail en vue de l'élaboration de la stratégie portuaire, on nous a averti que certains ports d'Asie affichaient des volumes très importants. Tout est très bien synchronisé et ils ont du transbordement et quantité de conditions différentes qui leur permettent d'être davantage productifs. Je pense qu'il sera essentiel à l'avenir d'utiliser la technologie là où cela est possible. Je pense que nous avons été bons dans ce pays, pour ce qui est de l'adoption de technologies, et les terminaux portuaires ont bien travaillé aux côtés des syndicats pour adopter de nouvelles technologies. Je ne sais pas si cela répond à votre question. Je ne songe pas à un port en particulier, mais il existe différents exemples.

La présidente : Nous est-il encore possible d'améliorer ou d'augmenter la productivité dans nos ports?

Mme Sol : Je dirais que oui, absolument. L'intervenant précédent, qui représentait DP World, a mentionné qu'il leur avait été possible de doubler leur capacité de manutention de conteneurs sans avoir à aller chercher un pouce de plus de terrain. Quant à la question de savoir s'il est, ailleurs dans le monde, un autre port qui se soit doté de meilleures pratiques, il est difficile de tirer des comparaisons utiles, car les règles environnementales et autres sont si différentes qu'il n'existe pas vraiment ce que l'on pourrait appeler un port parallèle aux nôtres. Nous pouvons tirer certaines leçons au sujet des aspects environnementaux en regardant le cas de L.A.-Long Beach. Il est à espérer que nous n'en arriverons pas là, et que nous pourrions apprendre au préalable. Mais je ne connais aucun port dont nous devrions essayer de reproduire l'exemple au complet.

Le sénateur Tkachuk : J'ai plusieurs préoccupations. Permettez que je commence par vous poser quelques questions bien précises. Dans vos recommandations, madame Sol, vous avez mentionné la nécessité d'un processus environnemental en temps opportun, et nous avons entendu le même message de la part d'autres groupes qui ont comparu devant nous et qui ont donné l'exemple de Deltaport et du long processus. Qu'est-ce qui constitue selon vous un processus en temps opportun? Qu'est-ce qu'un processus en temps opportun aux yeux de l'association? Si les deux groupes, les groupes environnementaux et les deux paliers de gouvernement avaient œuvré ensemble depuis le tout début, que ce serait-il passé?

Mme Sol : Qu'est-ce que nous considérons comme étant un processus en temps opportun? Ce qui est certain, c'est qu'un processus sur quatre ans n'en est pas un. Lisa Baratta m'a remi

that was holding up the approvals was the lack of staff and while I may not be able to tell you how long it should take I know that —

Senator Tkachuk: Is this for both levels of government?

Ms. Sol: No, it is federally. We were told they did not have the staff to handle the approvals to take the necessary steps. At no point would the industry want to go around those necessary steps. There is a procedure to go through and the industry is supportive of meeting every requirement, but when the issue is that we cannot even look at it because we do not have the staff I think we have real problems. It would be ideal if the federal and the provincial processes could be worked out so they can take place simultaneously.

Senator Tkachuk: In the Deltaport process who took the most time, the province, or the feds?

Ms. Sol: The federal government.

Senator Tkachuk: Out of that three or four years, how long did they take?

Ms. Sol: Actually, I do not have those details.

Senator Tkachuk: Mr. Colledge, do you know?

Mr. Colledge: I can corroborate that the federal process took the longest and I do not have the specifics of how long it took but I made some inquiries and was told that it would be nice if we could harmonize the process. As Ms. Sol says, we are both working together and I was told that it had the feel of having almost two different processes. The provincial and the federal processes were not always in sync. They maybe had different disputes about different ways of formatting or how to prepare the reports and I think we need a co-ordinated process.

Senator Tkachuk: Two issues troubled me that we have heard over the last two days. One was brought forward by the West Coast Container Freight Handlers Association, the difficulty and slowness of moving exports to the ports and the fact that the operators were more concerned with imports than exports. I think that troubled all of us but it definitely troubled me. All three companies involved had the same story and they all had the same railway and operator issue. When we asked the operators this morning about it they did not really get to the point so I never did find out what the problem was. Nonetheless, they had their say so that was one issue I thought was serious.

une petite note. En Colombie-Britannique, ils ont un processus de 180 jours. On nous a dit que l'un des éléments qui retardait les approbations était un manque de personnel, et, bien que je ne puisse pas vous dire combien de temps cela devrait prendre, je sais que...

Le sénateur Tkachuk : Parlez-vous là des deux paliers de gouvernement?

Mme Sol : Non, du fédéral. On nous a dit qu'il n'y avait pas suffisamment de personnel pour s'occuper des approbations en suivant toutes les étapes nécessaires. L'industrie ne souhaiterait à aucun moment contourner ces étapes nécessaires. Il y a une procédure à suivre, et l'industrie tient à remplir chacune des exigences, mais lorsqu'on nous dit qu'on ne peut même pas se pencher sur une demande, faute de personnel, je pense qu'il y a là de réels problèmes. Ce serait idéal que les processus fédéral et provincial puissent être remaniés de façon à se dérouler simultanément.

Le sénateur Tkachuk : Dans le processus entourant Deltaport, qui a demandé le plus de temps, la province, ou le gouvernement fédéral?

Mme Sol : Le gouvernement fédéral.

Le sénateur Tkachuk : Sur ces trois ou quatre ans, combien de temps a-t-il pris?

Mme Sol : En vérité, je n'ai pas ces détails.

Le sénateur Tkachuk : Monsieur Colledge, le savez-vous?

M. Colledge : Je peux corroborer le fait que le processus fédéral est celui qui a demandé le plus de temps, et, bien que je n'aie pas le détail quant à la durée du processus, j'ai mené une petite enquête et on m'a dit qu'il serait bon que le processus soit harmonisé. Comme l'a dit Mme Sol, nous travaillons en tandem et on m'a dit que l'impression générale des gens était qu'il y avait presque deux processus différents. Les processus provincial et fédéral n'étaient pas toujours synchronisés. Peut-être qu'il y a eu des différends sur les différentes solutions de formatage ou de préparation des rapports, et je pense qu'il nous faut un processus coordonné.

Le sénateur Tkachuk : Deux questions dont nous avons entendu parler au cours deux derniers jours me préoccupent. L'une nous a été soumise par la West Coast Container Freight Handlers Association : la difficulté et la lenteur du transport des exportations jusqu'aux ports, et le fait que les exploitants s'intéressent davantage aux importations qu'aux exportations. Je pense que nous tous avons été troublés par cela, mais c'était définitivement mon cas. Les trois entreprises disaient toutes la même chose et étaient toutes confrontées au même problème en ce qui concerne les chemins de fer et les exploitants. Lorsque nous avons interrogé les exploitants à ce sujet ce matin, ils n'ont en vérité pas réussi à tirer les choses au clair, et je n'ai donc jamais pu faire ressortir quel était le véritable problème. Les exploitants ont néanmoins eu leur mot à dire, et c'est donc là une question que j'ai jugée sérieuse.

The second one was brought up by the operators today that because of the railroads, not only do they not move the exports expeditiously, now they cannot move the imports expeditiously. If they are not doing both things well then there is a problem. We also had some suggestions I want you to comment on. Some of the groups suggested there be a land transportation board or something like that, that there be a government forum where people could meet in a formal way and discuss these difficult issues. Your organization seems to have everybody at one table. Do you think that is a good idea and would serve some purpose? It seems to me it would but I do not know that.

Ms. Sol: It is not something we have discussed but it is an interesting idea. I think the problem originates from the fact that we have two independent, competing parallel systems. We have the container system and we have a competing bulk system and they are running on the same ribbon of steel. The profit margins on the imports are greater now than they used to be and perhaps that is causing some shift in the balance between the two parties, the importers and exporters. It is a natural thing when imports arrive in these steel boxes and oftentimes there is a big rush to take them back to Asia, the cost of cleaning them, repositioning them and returning them to Asia is greater than the rate they can command. When the export system is trying to use those same congested rail lines, it is a real challenge. Whether our group could be used to provide some kind of a forum, there are a lot of competing interests around the table. It is possible as long as the incentive structure is balanced.

Senator Tkachuk: There are two things in business: they need to make money but supply also must be assured. If they make widgets they need to have the things that they make the widgets with and they need to be there on time. This morning we heard from the operator saying that the railroads want to get rid of all this stuff because they have not been paid extra for it or whatever the reason is because they had two or three problems in the mountains and therefore they are behind. Maybe it is in their short-term interest to increase their margins and not bring in the empty rail cars but it certainly is not in their long-term interests because, in the long-term, these impediments both to exports and imports will mean people will go somewhere else. Then they will not have anything to ship and they will not have anything to bring in. You are an association that is trying to represent all the groups in one seamless web and it must be a seamless web. This is a real concern to me. We went the first day to Deltaport and everything was going great and there was no mention of this issue. The operator, the guy in charge, never said anything about this problem. Treat us like psychiatrists and tell us your problems. Let the world know what is going on because if

La deuxième a été soulevée aujourd'hui par les exploitants, elle concerne les chemins de fer : non seulement ceux-ci n'assurent pas promptement le transport des exportations, mais ils ne sont pas en mesure de transporter promptement les importations. S'il échouent des deux côtés, alors il y a un problème. Nous avons également recueilli quelques suggestions sur lesquelles nous aimerions vous inviter à vous prononcer. Certains des groupes ont recommandé qu'il y ait un conseil du transport terrestre ou quelque chose du genre, qu'il y ait une tribune gouvernementale offrant aux gens l'occasion de se rencontrer de façon formelle pour discuter de ces questions difficiles. Votre organisation semble réunir tout le monde autour d'une seule et même table. Pensez-vous que ce soit là une bonne idée et que cela puisse être porteur? C'est ce qui me semble, mais je n'en ai pas la confirmation.

Mme Sol : Ce n'est pas quelque chose dont nous avons discuté mais c'est une idée intéressante. Je pense que le problème découle du fait qu'il existe deux systèmes parallèles indépendants qui sont en concurrence l'un avec l'autre. Nous avons le système de conteneurs et nous avons le système concurrentiel du vrac, et ils utilisent tous les deux le même ruban d'acier. Les marges bénéficiaires du côté des importations sont aujourd'hui plus importantes qu'elles ne l'étaient autrefois, et cela explique peut-être en partie le décalage dans l'équilibre entre les deux parties c'est-à-dire les importateurs et les exportateurs. Il est tout à fait naturel, lorsque des importations arrivent dans ces grosses boîtes en acier, que l'on se bouscule parfois pour les renvoyer en Asie, le coût de leur nettoyage, de leur repositionnement et de leur renvoi en Asie étant supérieur au tarif qui peut y être appliqué. Lorsque le système d'exportation tente d'utiliser ces mêmes voies ferrées congestionnées, c'est tout un défi. Quant à la question de savoir si notre groupe pourrait servir de tribune, il y a autour de la table une quantité d'intérêts divergents. La chose est possible, tant et aussi longtemps que la structure des incitatifs est équilibrée.

Le sénateur Tkachuk : Il y a, en affaires, deux choses : la nécessité de faire de l'argent, mais celle, aussi, d'avoir une garantie d'approvisionnement. Si une entreprise fabrique tel objet, elle doit avoir à disposition des éléments servant à la fabrication de cet objet, et il lui faut à temps. Ce matin, un exploitant nous a dit que les compagnies de chemin de fer veulent se débarrasser de tout cela parce qu'elles n'ont pas touché de supplément y correspondant ou pour quelque autre raison, parce qu'elles ont eu deux ou trois problèmes dans les montagnes et qu'elles sont de ce fait en retard. Peut-être que ce serait dans leur intérêt à court terme d'augmenter leurs marges et de ne pas faire venir les wagons ferroviaires vides mais ce n'est certainement pas dans leur intérêt à long terme car, à long terme, ces entraves, tant pour les exportations que pour les importations, seront telles que les gens iront ailleurs. Les compagnies n'auront plus rien à expédier ni plus rien à faire venir. Vous êtes une association qui s'efforce de représenter tous les groupes à l'intérieur d'une toile sans couture, et il faut que soit une toile sans couture. C'est là un réel souci pour moi. Nous sommes allés le premier jour à Deltaport, et tout allait très bien et il n'a pas du tout été fait mention de cette question. L'exploitant, le gars responsable, n'a pas dit mot de ce problème.

we do not know, these things seem to be hidden. The newspapers certainly are not talking about it in Saskatchewan. I do not understand that. This is a big deal.

Ms. Sol: If I could answer some of that, perhaps I can clarify some. The ideal for a transportation service provider is to have a little bit more business than they can handle. They want all the business they can handle and slightly over that. Therefore, they build no redundancy into that system and in the short-term that is how they make the most money. Every spot on their container terminal is filled, every slot on their rail line is filled and every worker is employed. As these Asian supply chains have become longer and longer — it is a big like a rubber band and they are pulling it — it becomes tighter and risk is added to the supply chain. If we combine risk with the need for just-in-time delivery and we have not built any redundancy into the system, then the moment the slightest problem cascades into a — it could be a big problem and I often hear from my members that they cannot build a church for Easter.

Senator Tkachuk: We have heard that before.

Ms. Sol: That works fine if —

Senator Tkachuk: The point is they can.

Ms. Sol: With electricity generation, they do build a church for Easter. They provide power for the peak times and if Easter comes once a year that is fine but if it starts to come twice a year, five times a year or ten times a year then maybe they need build differently and provide service differently. Without redundancy in the system, when we have a problem, we have the kind of issues that we have when there is a slide, a labour dispute, a storm on the Pacific or something. Problems cascade if we have these long supply chains and no redundancy.

Senator Tkachuk: In your association you mentioned the railroads, the operators and ministers. Do you have representatives from companies in the Prairies?

Ms. Sol: Yes, my chairman is the Minister of Highways and Transportation from Saskatchewan, so we have the various transport ministries and departments.

Senator Tkachuk: Are any businesses from the Prairies represented in your association?

Ms. Sol: We have Reimer Express based in Winnipeg, trucking companies and the Canadian Wheat Board. A number of our organizations are based in the Prairies. Canadian Pacific Railway

Faites comme si nous étions des psychiatres et racontez-nous vos problèmes. Expliquez au monde ce qui se passe, car si nous ne sommes pas au courant, ces choses semblent être cachées. Les journaux n'en parlent en tout cas pas en Saskatchewan. Je ne comprends pas cela. C'est un gros problème.

Mme Sol : Si vous permettez que je tente une réponse, je pourrais peut-être clarifier certaines choses. L'idéal pour un fournisseur de services de transport est d'avoir un peu plus d'activité qu'il ne peut absorber. Il veut tout le volume qu'il peut absorber et un peu plus encore. C'est ainsi que le système est conçu, afin qu'il n'y ait aucune redondance, et, à court terme, c'est ainsi que le fournisseur gagne le plus d'argent. Chaque espace dans son terminal à conteneurs est rempli, chaque place sur les rails est occupée et chaque travailleur est employé. Au fur et à mesure que ces chaînes d'approvisionnement se sont allongées — et c'est comme un gros élastique sur lequel ils tirent —, les choses deviennent de plus en plus serrées et il y a un élément de risque qui vient s'ajouter à la chaîne d'approvisionnement. Si nous combinons le risque avec la nécessité de la livraison juste à temps, alors il n'y a aucune redondance à l'intérieur du système, et dès que survient le moindre problème, cela enclenche une réaction en cascade pour devenir... possiblement un gros problème, et j'entends souvent nos membres dire qu'ils ne peuvent pas bâtir une église juste pour Pâques.

Le sénateur Tkachuk : Nous avons déjà entendu cela.

Mme Sol : Cela fonctionne très bien si...

Le sénateur Tkachuk : L'important est qu'ils peuvent le faire.

Mme Sol : Dans le cas de la production d'électricité, on construit une église juste pour Pâques. On assure l'approvisionnement énergétique pour les périodes de pointe, et si Pâques ne vient qu'une fois par an, alors c'est très bien, mais si cela commence à venir deux, cinq ou dix fois par an, alors il faudra peut-être bâtir les choses autrement et assurer différemment le service. En l'absence de redondance à l'intérieur du système, dès qu'il se présente un problème, alors on est confronté aux genres de situations que l'on voit lorsqu'il y a un glissement, un conflit de travail, une tempête dans le Pacifique ou quelque chose du genre. Les problèmes font bouler de neige lorsqu'il y a ces longues chaînes d'approvisionnement et aucune redondance.

Le sénateur Tkachuk : Lorsque vous avez parlé de la composition de votre association, vous avez mentionné les compagnies de chemin de fer, les exploitants et les ministres. Comptez-vous des représentants d'entreprises des Prairies?

Mme Sol : Oui, le président est le ministre des routes et des transports de la Saskatchewan, alors nous englobons les différents ministères des Transports.

Le sénateur Tkachuk : Y a-t-il des entreprises des Prairies qui soient représentées au sein de votre association?

Mme Sol : Nous avons la Reimer Express, qui a son siège à Winnipeg, des compagnies de camionnage et la Commission canadienne du blé. Plusieurs de nos organisations membres ont

is based in Calgary. We have organizations such as the Grain Services Union, which loads grain in the Prairies, and a variety of different parties.

Senator Tkachuk: They are transportation people but not necessarily users as well?

Ms. Sol: We have Shell Canada, the Canadian Wheat Board, Canadian Tire and Sultran, the organization that consolidates sulphur for shipment to world markets.

Senator Tkachuk: Mr. Colledge, you wanted to make a point?

Mr. Colledge: Yes, senator, I wanted to add to the point about capacity how I think of it as well. We have the port terminal capacity, then we have the railway capacity and other elements of the system. The point I was trying to make in my remarks is with respect to port terminal capacity. I am sure the ports have told you that they are concerned about the industrial land base. We need to have land areas available, particularly in areas such as the Lower Mainland where there are other competing uses for the land. It would be nice if we could have — I hesitate to use the word “master plan” — some kind of plan where we knew that we need certain areas and certain corridors for transportation: if we could somehow reserve those areas and maybe not develop a new terminal or an inland terminal in a certain area but to have this approval process. I understand now that after the environmental approvals the construction must begin within two years. It would be nice if we could have this bigger envelope pre-approved as it were. We still have must be responsible and develop it in a sustainable way but we could have a pre-approved area. Then as the market conditions dictate in the business cases, we could expand into that area.

Senator Tkachuk: We had a group from Saskatchewan who said that perhaps they could load the stuff on the train, send it to the Prairies and then deal with it there. Why are we dealing with it here where everybody wants to live in fancy condos over the water?

Mr. Colledge: I think there are a lot of logistical reasons. It has to make sense from a logistics point of view. Where the facilities are here that is what is happening today. There has been a lot of talk about inland terminals and one has to think as well that the component of the land cost. The availability of the land is one element of a lot of different costs in there. I am not sure of the proportion of the total costs.

Senator Tkachuk: Who decides that? Are the regional governments the ones who zone the land and say this is where it belongs — we will reserve this land for industrial rather than residential use?

Mr. Colledge: It is the local government.

leur siège dans les Prairies. C'est le cas du Chemin de fer Canadien Pacifique. Nous comptons également des organisations telles la Grain Services Union, qui charge du grain dans les Prairies, e quantité d'autres parties prenantes.

Le sénateur Tkachuk : Ce sont des gens de l'industrie de transports, mais ce ne sont pas forcément en même temps des utilisateurs?

Mme Sol : Nous avons Shell Canada, la Commission canadienne du blé, Canadian Tire et Sultran, qui consolide le soufre en vue de son expédition vers des marchés mondiaux.

Le sénateur Tkachuk : Monsieur Colledge, vous vouliez intervenir?

M. Colledge : Oui, sénateur, je voulais ajouter mon grain de sel au sujet de la question de la capacité. Nous avons la capacité du terminal portuaire, puis nous avons la capacité ferroviaire et d'autres éléments du système. Dans le cadre de ma déclaration j'ai voulu insister sur la capacité des terminaux portuaires. Je suis certain que les ports vous ont dit être préoccupés par la disponibilité de terrains à usage industriel. Il nous faut disposer de terrain, surtout dans des secteurs comme le Lower Mainland où il y a d'autres utilisations concurrentielles du territoire. Ce serait bon que nous ayons — j'hésite à utiliser le terme « plan directeur — un genre de plan détaillant certaines zones et certains corridors de transport. Si nous pouvions réserver ces zones et bénéficier d'un processus d'approbation, cela nous éviterait peut-être de construire un nouveau terminal ou un terminal intérieur dans tel ou tel secteur. D'après ce que je sais aujourd'hui, une fois obtenues les approbations environnementales, la construction doit débiter dans les deux ans. Il serait bon que nous disposions en quelque sorte d'une plus grosse enveloppe préapprouvée. Là nous faudrait toujours être responsables et assurer un développement durable, mais cela s'inscrirait à l'intérieur d'une zone préapprouvée. Puis, selon les conditions du marché déterminant la rentabilité, nous pourrions alors y élargir nos opérations.

Le sénateur Tkachuk : Nous avons entendu un groupe de la Saskatchewan qui nous a dit qu'il lui serait peut-être possible de charger la marchandise à bord du train, de l'envoyer dans les Prairies et d'en traiter là-bas. Pourquoi en assurons-nous la manutention ici, là où tout le monde veut vivre dans des condominiums de luxe surplombant l'eau?

M. Colledge : Je pense qu'il y a à cela de nombreuses raisons d'ordre logistique. Il faut que cela se tienne d'un point de vue logistique. L'activité aujourd'hui est axée sur les installations qui existent ici. Il a beaucoup été question de terminaux intérieurs, et là encore il faut songer à l'élément coût d'emplacement. La disponibilité du terrain compte ici pour un grand nombre de coûts. J'en ignore la proportion des coûts totaux.

Le sénateur Tkachuk : Qui décide de cela? Est-ce que ce sont les gouvernements régionaux qui font le zonage du terrain et qui disent : « Voici où cette activité a sa place — nous réserverons ces terrains pour une utilisation industrielle plutôt que résidentielle »?

M. Colledge : C'est le gouvernement local.

Senator Tkachuk: Do the municipal governments ever have a meeting and say, we have this serious problem with a vital part of our industry on the West Coast, that is, the ports, and perhaps we need a seamless web of transportation and land for further development? Is there a process for that?

Ms. Sol: The municipalities in this area all come together under the Greater Vancouver Regional District. They have what they call a Livable Region Strategic Plan. That plan is slated for major revision. It has nothing about the movement of freight and that is an important gap in the plan for this region. This issue will be addressed.

Senator Tkachuk: It is amazing it is not there.

Mr. Colledge: I have not seen a forum for discussing the freight side. They are focused on a lot of other issues such as taxation and their own viability. I do not see a lot of discussion about the freight issue other than the public hearings I have been to where communities are opposed to the development. Some communities see more trains and more trucks going through their communities as a bad thing. They have environmental concerns.

Ms. Sol: The zoning is done by the individual municipalities so there is not that overall planning, not exactly what you are talking about.

Senator Tkachuk: There are no Wal-Mart and no ports.

Ms. Sol: Exactly.

Senator Tkachuk: It is a great city.

Senator Dawson: I do not want to exaggerate, but even if we build a big church if we do not have any priests we will not be able to do what we want to do. We were told yesterday that for one job-seeker there were 2.1 jobs. I was looking at your plan and wondering, are we too late as far as preparing people by training, recruiting, and immigration? We have been inundated this week with statistics about the growth of different cities in Canada but are we too late as far as labour requirements, or is there something the government can do to help other than the proverbial "give money."

Ms. Baratta: I hope we are not too late. I think the trucking sector, in particular, faces the most immediate severe shortage but in other sectors, the shortages are not here right now but they will be in the next five, ten or 15 years. We have time to adapt and recruit the people and let youth know about the opportunities. If we do not have any enough Canadians to fill the jobs, we even have time to bring in immigrants but on the trucking side I do not know what we will do.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que les gouvernements municipaux tiennent une réunion et disent : « Nous avons ce problème sérieux avec une composante essentielle de notre industrie le long de la côte ouest, notamment les ports, et peut-être qu'il nous faudrait une toile sans couture sur les plans transports et terrains en vue de développement futur? Y a-t-il un processus pour cela?

Mme Sol : Les municipalités dans cette région sont toutes réunies sous l'ombrelle du district régional du Grand Vancouver. Elles ont ce qu'elles appellent un plan stratégique de région vivable. Ce plan doit faire l'objet d'une révision en profondeur. Il n'y est aucunement fait mention du mouvement de marchandises, et c'est là une faille importante dans le plan pour cette région. Cette question sera examinée.

Le sénateur Tkachuk : Il est incroyable qu'elle n'y figure pas.

M. Colledge : Je n'ai pas vu de forum pour discuter du volet transport de marchandises. Les tribunes qui existent se préoccupent de beaucoup d'autres questions, comme par exemple la fiscalité et leur propre viabilité. Je n'ai pas relevé beaucoup de discussions au sujet de la question du transport de marchandises, sauf à l'occasion d'audiences publiques. Je suis allé dans des collectivités qui s'opposent au développement. Certaines localités voient la multiplication des trains et des camions les traversant comme étant une mauvaise chose. Elles ont des préoccupations d'ordre environnemental.

Mme Sol : Le zonage est établi par les différentes municipalités, alors il n'y a pas cette planification d'ensemble, il n'y a pas exactement ce dont vous parlez.

Le sénateur Tkachuk : Il n'y a pas de Wal-Mart et pas de ports.

Mme Sol : Exactement.

Le sénateur Tkachuk : C'est une ville formidable.

Le sénateur Dawson : Je ne voudrais pas exagérer, mais même si nous construisons une grande église, si nous n'avons pas de prêtre, nous ne pourrions pas réaliser ce que nous voulons. On nous a dit hier qu'il y avait quelque 2,1 emplois par chercheur d'emploi. Je regarde votre plan et je me pose la question suivante : est-ce trop tard pour ce qui est de la préparation des gens grâce à la formation, au recrutement et à l'immigration? Nous avons cette semaine été inondés de statistiques au sujet de la croissance de différentes villes du Canada, mais sommes-nous trop tard pour ce qui est des besoins en matière de main-d'œuvre, ou bien y a-t-il quelque chose que le gouvernement pourrait faire pour aider autrement qu'en faisant « sa distribution proverbiale d'argent »?

Mme Baratta : J'espère qu'il n'est pas trop tard. Je pense que le secteur du camionnage en particulier se trouve confronté à la plus grave pénurie immédiate, mais dans d'autres secteurs, la pénurie ne se manifeste pas encore, mais elle viendra d'ici cinq, 10 ou 15 ans. Nous avons le temps de nous adapter, de recruter des gens et de sensibiliser les jeunes aux possibilités qui existent. Si nous n'avons pas suffisamment de Canadiens pour combler les postes, alors nous avons le temps de faire venir des immigrants, mais, du côté du camionnage, je ne sais pas ce que nous ferons.

Senator Dawson: We were told yesterday that truckers are not skilled labourers so we cannot give immigration certificates for truckers because they do not answer to the criteria. If that is what we need, we should know. I am asking for examples of where the government can help. I think one of our recommendations could be to recognize truckers as skilled labour because there is a strong need for truckers on the West Coast but we have to know what you want from the government.

Senator Tkachuk: We could call them strippers.

Senator Dawson: My colleagues from the East are going to talk because I am impressed with the collective approach of WESTAC. I think there is a need for an EASTAC. We are talking about an eastern gateway but you are a good example of integration of port authorities and co-operation with the terminal operators. Your existence impresses me. Was it caused by the threat of Asia or by the opportunities of Asia?

Ms. Sol: My organization?

Senator Dawson: Yes.

Ms. Sol: My organization was formed in 1973. If you want it in a little pill, four western provincial ministers, The Honourable Fred Peacock from Alberta, The Honourable Roy Romanow from Saskatchewan, the Honourable Leonard Evans, who is still a serving MLA from Manitoba, and an MLA from B.C. named Alex MacDonald came together because the rail system was falling apart in this country and it was because — they were getting a lot of objections from coal shippers and potash shippers — every time the railways picked up another tonne of grain they lost a little more money and they were not investing in the system. My organization spent the first ten years of its existence killing the Crow, if you want to have it directly. When the Crow Rate ended, someone phoned the then president and said now they can sit back and do nothing because their purpose was solved. However, we discovered we had not solved everything but the problem was due to the lack of investment in railways.

Senator Dawson: That example is a good one but I want to go back to training. What can we tell the government that you need and do not have now that is of federal jurisdiction? I do not want to talk too much about education. We may get into a constitutional debate. However, what are your needs that we can address in our report so we have a good response.

Ms. Sol: There are two areas. One of them is Aboriginal people, First Nations people, who are underrepresented in our industry. I think they are underrepresented in many industries and that is a key area where we are looking for people in all sorts

Le sénateur Dawson : On nous a dit hier que les camionneurs ne sont pas des travailleurs professionnels et que nous n'avons pas de certificats de formation pour eux. Cela nous empêche de leur donner des certificats d'immigration. Je pense que nous avons besoin d'un critère. Si c'est cela qu'il nous faut, nous devrions le savoir. Je vous demande des exemples de situations pour lesquelles le gouvernement pourrait aider. Je pense que l'une de nos recommandations pourrait être que l'on reconnaisse les camionneurs comme étant des travailleurs professionnels, car il y a à l'heure actuelle une forte demande de camionneurs le long de la côte ouest, mais il nous faut savoir ce que vous voulez du gouvernement.

Le sénateur Tkachuk : Nous pourrions dire que ce sont des danseurs exotiques.

Le sénateur Dawson : Mes collègues de l'Est vont discuter car je suis impressionné par l'approche collective de WESTAC. Je pense que nous avons besoin d'un EASTAC. Nous parlons d'une porte d'entrée de l'Est, mais vous êtes un bon exemple d'intégration des administrations portuaires et de collaboration avec les exploitants de terminaux. Votre existence m'impressionne. Avez-vous vu le jour du fait de la menace posée par l'Asie ou des possibilités qu'offre l'Asie?

Mme Sol : Mon organisation?

Le sénateur Dawson : Oui.

Mme Sol : Mon organisation a été créée en 1973. Si vous aimeriez avoir cela en format capsule, quatre ministres des provinces de l'Ouest, l'honorable Fred Peacock, de l'Alberta, l'honorable Roy Romanow, de la Saskatchewan, l'honorable Leonard Evans, qui est toujours député à l'Assemblée législative de l'Alberta, et un député provincial de la Colombie-Britannique du nom d'Alex MacDonald, se sont mis ensemble parce que le système ferroviaire dans ce pays se désintérait et parce que — les expéditeurs de charbon et de potasse leur opposaient beaucoup d'objections — chaque fois que les compagnies ferroviaires ramassaient une autre tonne de grain, elles perdaient un petit peu plus d'argent et elles n'investissaient plus dans le système. Mon organisation a consacré ses dix premières années à faire éliminer le tarif de la Passe du Nid-de-Corbeau, pour vous dire les choses franchement. Lorsque le tarif de la Passe du Nid-de-Corbeau a pris fin, quelqu'un a téléphoné au président d'alors et lui a dit qu'il pouvait maintenant s'asseoir et ne rien faire, l'objectif étant atteint. Cependant, nous avons découvert que nous n'avions pas tout réglé, mais que le problème était dû à un manque d'investissement dans les chemins de fer.

Le sénateur Dawson : Cet exemple est bon, mais j'aimerais revenir sur la question de la formation. Que pouvons-nous dire au gouvernement qu'il vous faut et que vous n'avez pas à l'heure actuelle et qui relève de la compétence du gouvernement fédéral? Je ne veux pas trop parler de l'éducation. Nous pourrions fort bien nous retrouver dans un débat constitutionnel. Cependant, lesquels de vos besoins pourrions-nous aborder dans notre rapport en vue d'obtenir une bonne réponse?

Mme Sol : Il y a deux volets. Le premier est celui des peuples autochtones, des membres des Premières nations, qui sont sous-représentés dans notre industrie. Je pense qu'ils sont sous-représentés dans de nombreuses industries et nous cherchons

of communities, not only in Greater Vancouver but throughout Western Canada and throughout the North as well. That would be one area for assistance in helping us integrate. There are good examples of companies that have done that integration but the issue is huge.

Lisa Baratta mentioned the issue of individual companies not being able to come to the table because, like the two parties that were here in the previous session, they steal people from each other and that issue is big and requires government involvement.

Ms. Baratta: I can give one specific example. For example, the deckhands program is like an apprenticeship program. The students spend time at a campus learning theory then they spend practical time, I think a few months at a time, working on a ship. However, because deckhand certification is regulated by the federal government, for some reason while they are back in school they do not qualify for Employment Insurance the same way they would if they were training to be a plumber or an electrician. If we could have that one small area fixed that would help.

Senator Dawson: One last question, the committee is not a good example because we have only one woman senator, but you are the first witnesses that are women. We are in a man's world when we talk about shipping. Is there a gender gap and is there something the government could do proactively to promote more women in transportation?

Ms. Baratta: Definitely, there is a gender gap. Most of the time, when Ms. Sol and I go to transportation meetings, we are the only women. I know some companies, for example, Canadian Pacific Railway, have a special scholarship for women that want to train to be conductors. Perhaps the government could look at similar programs.

Senator Mercer: Ms. Sol, you talked about the two expert panels reviewing the Canada Transportation Act and reviewing the Canada Marine Act. I think it is worthwhile for us to follow up on that suggestion, and perhaps examine it a little more closely. However, what recommendations from either expert panel or both expert panels together will help solve the immediate problems that we have here on the West Coast in the Pacific Gateway?

Ms. Sol: I would say that the recommendations of both panels are relevant today. It has been such a long time since I looked at some of them that they have faded from my mind but the recommendations, as provided there, can be a blueprint for today. I will give you an example. Regarding the Canada Marine Act, there was a recommendation regarding improving the situation so that the ports could pledge their lands. When they go to the bank, they could borrow money based on not

faire du recrutement dans quantité de collectivités, pas seulement dans l'agglomération vancouveroise, mais partout dans l'Ouest canadien ainsi que dans le Nord. Ce serait là un domaine dans lequel vous pourriez nous aider à intégrer ces milieux. Il existe de bons exemples d'entreprises qui ont réussi cette intégration, mais le dossier est énorme.

Lisa Baratta a fait état des entreprises qui ne peuvent pas venir à la table du fait que, comme les deux parties qui étaient ici pour la séance antérieure, elles se volent mutuellement des gens et le dossier est énorme et requiert l'intervention du gouvernement.

Mme Baratta : Je peux vous citer un exemple bien précis. Le programme des matelots de pont, par exemple, est comme un programme d'apprentissage. Les étudiants passent du temps sur le campus à apprendre la théorie, puis ils acquièrent une expérience pratique, quelques mois à la fois, je pense, à bord d'un navire. Cependant, parce que l'accréditation des matelots de pont est réglementée par le gouvernement fédéral, lorsque ces étudiants retournent à l'école ils ne sont, pour quelque raison, pas admissibles à l'assurance-emploi comme ils le seraient s'ils suivaient une formation de plombier ou d'électricien. Si nous ne pouvions que faire corriger ce petit élément, cela nous rendrait bien service.

Le sénateur Dawson : J'ai une dernière question. Le comité n'est pas un bon exemple, car nous ne comptons qu'une seule sénatrice, mais vous êtes les premiers témoins que nous entendons qui soient des femmes. Le monde du transport de marchandises est un monde d'hommes. Existe-t-il un fossé des sexes et y a-t-il quelque chose que pourrait faire le gouvernement, de façon proactive, pour promouvoir la gent féminine dans les transports?

Mme Baratta : Il existe définitivement un fossé des sexes. La plupart du temps, lorsque Mme Sol et moi-même assistons à des réunions sur les transports, nous y sommes les seules femmes. Je sais que certaines entreprises, par exemple le Chemin de fer Canadien Pacifique, ont des bourses spéciales pour la formation de femmes désireuses de devenir chef de train. Le gouvernement pourrait peut-être envisager des programmes semblables.

Le sénateur Mercer : Madame Sol, vous avez parlé des deux groupes d'experts qui examinent la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada. Je pense qu'il y aurait peut-être lieu pour nous d'explorer plus avant votre suggestion et peut-être de nous pencher de plus près sur la chose. Cependant, quelles recommandations émanant de l'un ou l'autre de ces groupes d'experts, ou des deux aideraient, à résoudre les problèmes immédiats que vous connaissez ici le long de la côte ouest relativement à la Porte du Pacifique?

Mme Sol : Je dirais que les recommandations des deux groupes d'experts sont pertinentes aujourd'hui. Il s'est écoulé tellement de temps depuis que j'en ai regardé certaines que le souvenir que j'en ai s'est quelque peu estompé, mais ces recommandations pourraient servir de plan directeur pour aujourd'hui. Je vais vous donner un exemple. En ce qui concerne la Loi maritime du Canada, il y avait une recommandation en vue de l'amélioration de la situation de façon à ce que les ports puissent engager leurs

only their cash flows but also on their lands, as an example. The report itself contains good points that can be used today: They have not faded away.

Senator Mercer: I will echo Senator Dawson's comments about the need for an EASTAC. Those of us in the east will probably pursue that suggestion. We should pursue the members of the pulse producers association. I am on the agriculture committee as well and both here and in the agriculture committee they have complained about their transportation problems. Perhaps being a member of WESTAC might help them either solve the problem or at least understand their problem and have others understand the issues as well. Transportation is a major issue in Senator Tkachuk's province of Saskatchewan, and the producers in that province are the major producers of pulse products in Canada.

Ms. Sol: We come together very much in this format and talk about issues and problems. We try to have that discussion in a positive and proactive way and we end up resolving some of the problems. Some of that resolving does not necessarily take place around the table but the relationship is built.

Senator Mercer: Councils like yours are about networking, and the problems that are solved over coffee are often more important.

I want to talk about human resources. I think this issue is huge. I am glad to hear you mention First Nations and the need to address the issue. There are 1,800 longshoremen needed; 50 per cent of the workforce on the railroad is eligible to retire within the next five years; and there is this great shortage of truck drivers. This situation will become the crisis. We can fix a lot of other things, but if we cannot solve the human resource problem — as Senator Dawson said, we can build that church but if we do not have any priest to conduct the service or in this case to drive the truck or load and unload the ships — then we will look a little silly here. Have you met with, and discussed this issue with, people from Citizenship and Immigration Canada?

Ms. Sol: No, we have not discussed it at all with any government organization other than with Transport Canada. However, if there is a critical shortage of truck drivers or anything else for that matter, the solution is really, really, really easy: we need to pay them more and then people will take a good look at the opportunity. Yes, we must provide the job environment but money talks and if we underpay an entire industry and we continue to have these shortages, there is an obvious solution.

terres. L'idée était, par exemple, que lorsqu'ils iraient à la banque, ils pourraient emprunter de l'argent sur la base non seulement de leurs mouvements de trésorerie mais également de leurs avoirs fonciers. Le rapport lui-même renferme de bonnes idées qui pourraient être reprises aujourd'hui : l'intérêt qu'elles présentaient ne s'est pas dissipé.

Le sénateur Mercer : Je vais me faire l'écho des commentaires du sénateur Dawson quant à la nécessité qu'il y ait un EASTAC. Ceux d'entre nous qui venons de l'Est poursuivons probablement cette suggestion. Nous devrions poursuivre les membres de l'association des producteurs de légumineuses. Je siège à ce comité-ci ainsi qu'à celui de l'agriculture, et ces producteurs se sont plaints auprès de ce dernier de leur problème de transport. Peut-être que le fait d'être membres de WESTAC les aiderait à régler le problème ou au moins à le comprendre et à amener d'autres à comprendre eux aussi les difficultés. Le transport est un gros dossier dans la Saskatchewan, la province du sénateur Tkachuk, et les producteurs dans cette province sont les principaux producteurs de légumineuses à grain au Canada.

Mme Sol : Nous nous retrouvons tout à fait dans le cadre de ce même genre de tribune et discutons des divers problèmes et préoccupations. Nous nous efforçons de tenir ces discussions de façon positive et proactive et cela résulte en la résolution de certains des problèmes. Les solutions ne sont pas forcément esquissées autour de la table, mais c'est là que se bâtit la relation.

Le sénateur Mercer : Les conseils du genre du vôtre reposent sur le réseautage, et les problèmes qui sont réglés autour d'une tasse de café sont souvent plus importants.

J'aimerais discuter des ressources humaines. Je pense que c'est une question énorme. J'ai été heureux de vous entendre faire état des Premières nations et de la nécessité de s'attaquer à ce problème. On a besoin de 1 800 débardeurs; 50 p. 100 de travailleurs des chemins de fer seront admissibles à la retraite au cours des cinq prochaines années; et il y a par ailleurs une énorme pénurie de camionneurs. Cette situation va devenir une crise. Nous pouvons corriger beaucoup d'autres choses, mais si nous n'y parvenons pas à régler le problème des ressources humaines — comme l'a dit le sénateur Dawson, nous pouvons bâtir cette église mais si nous n'avons pas de prêtre pour dire la messe ou, dans ce cas-ci, pour conduire le camion ou charger et décharger les navires —, alors nous aurons l'air un peu ridicule. Avez-vous rencontré des gens de Citoyenneté et Immigration Canada et discuté de la question avec eux?

Mme Sol : Non, nous n'en avons pas discuté avec un quelconque organisme gouvernemental, exception faite de Transports Canada. Cependant, advenant une grave pénurie de camionneurs ou d'une quelconque autre catégorie de travailleurs, d'ailleurs, la solution est vraiment très très simple : il nous faut mieux les payer, et c'est alors que les gens envisageront le choix d'une carrière en question. Oui, il nous faut offrir le bon milieu de travail, mais c'est l'argent qui fait tourner le monde, et si nous ne sous-payons une industrie tout entière et continuons de connaître ces pénuries, alors il existe une solution évidente.

Senator Mercer: I concur. However, they need to pay a truck driver a lot more to maintain the quality of life that people enjoy in the Lower Mainland than they might need to pay a truck driver in Saskatoon or Halifax because the cost of living here is so much higher because of the cost of housing is dramatically higher. Then, of course, that cost is passed on down the line. We heard yesterday that the transportation cost of a can of beer is only one cent, but once the cost is 1.5 cents because we are paying the truck driver a bonus, it is not as economical.

Ms. Sol: Exactly.

Senator Mercer: I think we need to combine the discussion of paying people more and our immigration policy at the same time because this issue is not only exclusive to the Lower Mainland. In my province of Nova Scotia, we have a huge shortage of long-haul truck drivers. Products from our farmlands cannot make it to market on time because we do not have truck drivers.

Ms. Sol: British Columbia had a recent visit from the Minister of Industry and Resources from Saskatchewan and he attended a series of cocktail parties and various things. He is trying to entice anybody from Saskatchewan to come back and he is trying to entice new people to come to Saskatchewan. I see recently the B.C. government started its own program because B.C. felt threatened by that visit. They now are going to other provinces to talk British Columbians into going back so we are fighting over a limited supply of people. Immigration obviously will be part of the answer. I do not know whether you can do anything in this forum to increase the birth rate but countries with higher birth rates definitely have more workers. Maybe removing any of the —

Senator Mercer: I have done my part, thank you.

Ms. Sol: Removing the restrictions on when people retire and when pensions kick in and keeping us employed another five years instead of heading out the door will help. Of course, pulling in underrepresented groups is part of the answer.

Senator Mercer: The recruitment by other provinces is ongoing. If you go to Calgary today you will see billboards from Nova Scotia inviting Nova Scotians to come home to fill the jobs in Nova Scotia. It is good news that we have lots of jobs.

Senator Zimmer: The two previous senators virtually asked all my questions except I will go a step further. First, as Senator Mercer said too, I commend you for your organization and what you are trying to do. It is important for consistency, for strength of numbers and for service that you provide to the community, to do that in policy development funding and human resources. I want to ask you about that area of human resources. In my day of going to university — and Senator Tkachuk was at university

Le sénateur Mercer : Je suis d'accord. Cependant, il leur faut beaucoup mieux payer un camionneur dans le Lower Mainland, pour lui assurer la qualité de vie à laquelle les gens aspirent dans cette région, comparativement à un camionneur de Saskatoon ou de Halifax, le coût de la vie étant beaucoup plus élevé là-bas du fait du coût du logement, qui y est de beaucoup supérieur. Et ce coût est bien sûr répercuté en aval. On nous a dit hier que le coût du transport d'une cannette de bière n'est que d'un cent, mais dès lors que le coût passe à 1,5 cent, du fait d'une prime versée au camionneur, alors cela est moins économique.

Mme Sol : Exactement.

Le sénateur Mercer : Je pense qu'il nous faut combiner la discussion sur la question de meilleurs salaires pour les gens et celle sur notre politique en matière d'immigration, car le problème n'est pas l'apanage du Lower Mainland. Dans ma province, la Nouvelle-Écosse, nous avons une grave pénurie de camionneurs sur longues distances. Les produits de nos terres agricoles ne sont pas livrés à temps sur le marché, faute de camionneurs.

Mme Sol : La Colombie-Britannique a récemment reçu la visite du ministre de l'Industrie et des Ressources de la Saskatchewan, qui a été invité à une série de cocktails et autres événements. Il s'efforce de faire revenir chez eux tous les Saskatchewanais et il essaie même d'attirer en Saskatchewan des gens d'ailleurs. J'ai vu tout récemment que le gouvernement de la Colombie-Britannique a lancé son propre programme du fait qu'il ressentait que la province était menacée par cette visite. Il mène campagne dans d'autres provinces pour essayer de convaincre les Britanno-Colombiens de retourner, alors nous nous disputons un bassin limité de personnes. L'immigration fera manifestement partie de la solution. J'ignore s'il vous serait possible de faire quelque chose pour augmenter le taux de natalité, mais les pays qui affichent des taux de natalité supérieurs comptent définitivement davantage de travailleurs. Peut-être que la suppression des...

Le sénateur Mercer : J'ai fait ma part, merci.

Mme Sol : La suppression des restrictions quant au moment auquel les gens peuvent prendre leur retraite, au moment auquel s'enclenchent les pensions, et la possibilité que les gens travaillent cinq années de plus au lieu de se faire pousser dehors aideraient. Bien sûr, l'intégration des groupes sous-représentés fait également partie de la solution.

Le sénateur Mercer : Le recrutement par d'autres provinces est un phénomène constant. Si vous alliez faire un tour à Calgary, vous y verrez des panneaux publicitaires de la Nouvelle-Écosse invitant les Néo-Écossais à retourner chez eux combler les postes en Nouvelle-Écosse. C'est une bonne nouvelle que nous ayons autant d'emplois.

Le sénateur Zimmer : Les deux sénateurs qui m'ont précédé ont plus ou moins posé toutes les questions que j'avais, sauf que je pousserais un pas plus loin les choses. Premièrement, tout comme l'a fait le sénateur Mercer, j'aimerais vous féliciter pour votre organisation et pour ce que vous essayez de faire. Il est important, aux fins de l'harmonie, de la force des nombres et du service que vous assurez à la collectivité que vous fassiez ce travail sur le plan du financement de l'élaboration de politiques et des ressources

at the same time, only he is twenty years younger and much better looking — the disciplines were specific: law, agriculture and commerce. Nowadays, the disciplines are even more specific and you mentioned Aboriginal. I was at a meeting in Kingston two weeks ago and I talked for over for an hour with an Aboriginal woman and her discipline is Aboriginal governance. Universities are becoming more specific and that leads into the trades. Trades are honourable professions. I have three nephews, one graduated from university, did extremely well and is in Chicago in an investment company. The other two did not want to go. They wanted to go into the trades and they found good vocations in life. One is with a company that is concrete building of bridges and he tests the water-soluble content in them. The other one went into the sous-chef business and found a fruitful, rewarding trade. The trades are honourable professions: drivers, tugboat operators and things like that. I think it is extremely important to market those jobs because there is a feeling out there that those professions are not honourable, good professions where they can earn a good living. My second question is, do you have any empirical evidence since the creation of your organization — and especially in the last five years because in the last five years there has been a shift away from going to university to go into the trades — as far as how many you have hired and how successful your program has been in human resources?

Ms. Baratta: To clarify, our program on human resources launched only in May 2005 so it is not old. It is still at the young stages for any empirical evidence to be gathered but we do plan to go the technical institutions and asking them if enrolment or applications are increasing. Then, we can follow up in a couple of years and ask the employers if people are mentioning why they came into the industry, but it is a bit early in the game.

Senator Zimmer: The second part of that was raised also with the federal government. I strongly urge you to continue to work with them so that they can also publicize and advertise your programs and that you can work together because there is the syndrome that when people look at the salary of a truck driver, maybe \$40,000, they may be on welfare, unemployment insurance or other programs that are federally assisted and they may feel it is not worth their while to take that job. I urge you to continue to work with all levels of government to try to get them off those programs and into the jobs that you have. Again, I commend your organizations for what you do.

humaines. J'aimerais vous interroger au sujet de l'aspect ressources humaines. À l'époque de mes études universitaires — et le sénateur Tkachuk a fréquenté l'université en même temps, sauf qu'il a 20 ans de moins que moi et qu'il est plus beau —, les disciplines étaient bien précises : droit, agriculture et commerce. Aujourd'hui, les disciplines sont encore plus spécialisées et vous avez fait état des Autochtones. J'étais à une réunion à Kingston il y a deux semaines et j'ai pendant plus d'une heure discuté avec une femme autochtone, et sa discipline est la gouvernance autochtone. Les universités se spécialisent de plus en plus, et cette spécialisation déborde sur les métiers. Les métiers sont des professions tout à fait honorables. J'ai trois neveux dont l'un a terminé ses études universitaires, s'est très bien débrouillé et travaille aujourd'hui pour une société d'investissement à Chicago. Les deux autres n'ont pas voulu suivre le même chemin. Ils ont préféré être des gens de métier et ils se sont trouvés une bonne vocation. L'un travaille avec une entreprise qui construit les éléments en béton des ponts et il y est responsable de la vérification de la teneur hydrosoluble. L'autre s'est lancé dans la restauration et travaille comme sous-chef, un métier payant et enrichissant. Les métiers sont des professions honorables, que vous soyez conducteur, pilote de bateau remorqueur ou autre. J'estime qu'il est extrêmement important de promouvoir ces emplois car il plane cette perception que ces professions ne sont pas des professions honorables et sérieuses qui vous permettent de bien gagner votre vie. Ma deuxième question est la suivante : avez-vous, depuis la création de votre organisation — et surtout au cours des cinq dernières années, car c'est pendant ces cinq dernières années qu'il y a eu ce mouvement d'abandon du parcours universitaire en faveur de métiers —, recueilli des données empiriques sur le nombre de personnes que vous avez embauchées et sur la réussite de votre programme sur le plan des ressources humaines?

Mme Baratta : Pour que les choses soient bien claires, notre programme en matière de ressources humaines n'a été lancé qu'en mai 2005, alors il n'est pas très vieux. Il est encore trop jeune pour que l'on ait pu accumuler beaucoup de données empiriques, mais nous comptons faire le tour des établissements d'enseignement technique pour leur demander si les inscriptions ont augmenté. Puis, nous enchaînerons d'ici quelques années pour demander aux employeurs si les gens font état des raisons pour lesquelles ils ont choisi d'intégrer l'industrie, mais c'est encore un petit peu tôt.

Le sénateur Zimmer : La deuxième partie de cette question qui a été soulevée concerne le gouvernement fédéral. Je vous encourage fortement à poursuivre votre travail auprès de lui afin qu'il puisse lui aussi annoncer et promouvoir vos programmes, que vous puissiez travailler ensemble, car il y a ce syndrome voulant que les personnes assistées, ou qui touchent l'assurance chômage ou bénéficient d'autres programmes de soutien fédéral pensent parfois, lorsqu'elles voient que le salaire d'un camionneur est peut-être de 40 000 \$, que cela ne vaut pas la peine pour elles de retourner au travail. Je vous encourage à continuer d'œuvrer avec tous les paliers de gouvernement pour essayer de sortir les gens de l'emprise de ces programmes pour les verser dans des emplois que vous avez. Encore une fois, je tiens à féliciter vos organisations pour ce que vous faites.

Senator Adams: Thanks, Madam Chair. You mentioned the environment department. Are you talking about federal government, the municipality or the provincial government when you say you do not get any action from the government regarding the environment when it comes to developing or trucking concerns. Can you explain that a little bit? Are you talking about dangerous goods or handling other stuff when you talk about environmental concerns? In 1999, an environmental law was passed when David Anderson was the Minister of Environment. We do a lot of environmental organization in our Nunavut area and we have a lot of exploration with the mining companies. That environmental law says that an organization must do an environmental study. The department has 70 days to answer the organization on whether they can go ahead with the project. I am wondering whether you are concerned about that law passed in 1999 where organizations must go through five departments including Environment Canada: the Department of Fisheries and Oceans, Health Canada, the Canadian Coast Guard and Transport Canada. We tried to build some ports, small harbours and stuff like that. Sometimes, it takes a year to get answer from the department. Are you concerned about how the system works in Ottawa?

Ms. Sol: I think the increase and clarity around climate change affects so much of the industry. Obviously, it affects the winter roads and a whole host of things. Almost as a nation we have become so much more catalyzed by the environment and everything around it. To be fair, when we were told that the issue was really about the number of people that could expedite the process of looking at the environment, it is because of public is concerned that I think the government has held back in giving approvals and in looking at things because the public is so concerned. If the government can handle the approval in three months they did not do it properly or fairly or maybe there were holes or gaps in it. After all, we all know that climate change affects everything so maybe there is an unconscious desire to hold back and not give approvals until enough time has passed, as opposed to going through whatever process is deemed necessary. Perhaps there is a reason why we have seen delays in obtaining approvals, because climate change is something that everybody is concerned about. I do not live in some of the more remote areas but when I look at the letters to the editor in some of the local papers, there is so much concern about the environment that everyone wants to hold back on everything. Generally, they think of development as a bad thing. While it may not be the view of the silent majority, there are certainly enough vocal people out there to have an impact.

Senator Adams: I understand. For two mines built in the Northwest Territories outside Nunavut, the estimate was 5,000 trucks that used the winter road in one year. Environmental

Le sénateur Adams : Merci, madame la présidente. Vous avez mentionné le ministère de l'Environnement. Parlez-vous du gouvernement fédéral, de la municipalité ou du gouvernement provincial lorsque vous dites n'avoir rien obtenu du gouvernement relativement à l'environnement pour ce qui est des problèmes de développement ou de camionnage? Pourriez-vous expliquer un peu cela? Parlez-vous de produits dangereux ou de la manutention d'autres matériels lorsque vous parlez de préoccupations environnementales? En 1999, une Loi sur l'environnement a été adoptée lorsque David Anderson était ministre de l'Environnement. Nous faisons beaucoup de travail environnemental au Nunavut et il se fait beaucoup d'exploration avec les sociétés minières. Cette loi sur l'environnement dit qu'une organisation doit effectuer une étude environnementale. Le ministère a 70 jours pour répondre et dire à l'organisation si elle peut aller de l'avant avec son projet. J'aimerais savoir si vous êtes préoccupés par cette loi qui a été adoptée en 1999 et en vertu de laquelle les organisations doivent passer par cinq ministères, notamment Environnement Canada, le ministère des Pêches et des Océans, Santé Canada, la Garde côtière canadienne et Transports Canada. Nous avons essayé de construire des ports, des petits ports et d'autres choses du genre. Il faut parfois un an pour obtenir une réponse du ministère. Êtes-vous préoccupés par la façon dont le système fonctionne à Ottawa?

Mme Sol : Je pense que l'accroissement des changements climatiques, et la clarté entourant toute la question, ont une forte incidence sur le gros de l'industrie. Cela a bien sûr une incidence sur les routes d'hiver et quantité d'autres choses. En tant que pays, nous sommes devenus de plus en plus préoccupés par l'environnement et tout ce qui l'entoure. Pour être juste, lorsqu'on nous a dit que la question était vraiment celle du nombre de personnes nécessaires pour accélérer le processus d'examen de l'environnement, c'est, je pense, du fait que le public était préoccupé que le gouvernement a hésité à accorder certaines approbations et à envisager certaines choses. C'est à cause de la préoccupation du public. Si le gouvernement peut traiter une demande dans les trois mois, alors c'est qu'il n'a pas fait le travail de façon convenable ou juste, ou parce qu'il y avait des trous ou des failles. Après tout, nous savons tous que le changement climatique a une incidence sur tout, alors peut-être qu'il y a un désir inconscient de se retenir et de ne pas accorder d'approbations en attendant qu'il se soit écoulé suffisamment de temps, au lieu de passer par le processus qui est jugé nécessaire. Peut-être qu'il y a une raison pour laquelle nous avons constaté des retards dans l'obtention d'approbations, car le changement climatique est une chose qui préoccupe tout le monde. Je n'habite pas une de ces régions très isolées, mais lorsque je regarde le courrier des lecteurs dans certains des journaux locaux, j'y constate que les gens sont tellement préoccupés par l'environnement que tout le monde veut tout freiner. De façon générale, les gens pensent que le développement est une mauvaise chose. Même si ce n'est pas l'opinion de la majorité silencieuse, il y a suffisamment de gens qui le disent pour que cela ait une incidence.

Le sénateur Adams : Je comprends. Pour deux mines construites dans les Territoires du Nord-Ouest, à l'extérieur du Nunavut, il a été estimé que 5 000 camions ont emprunté la route

people saw that and I would say they are concerned that they do not build the winter roads anymore. I do not know what the policy is but the Government of Canada especially Indian and Northern Affairs Canada in Nunavut, we have a lot of exploration there and most of it comes from B.C. A lot of companies have land up there and right now Cumberland Resources is building a gold mine near Baker Lake. Another mining company reopened in Baker Lake that shut down 15 years ago. I met with the community about a week ago and everyone wants that mine open around Baker Lake. Of course that was 20 years ago, and things change.

Ms. Sol: At WESTAC, we are about to hold our second conference on northern transportation in two years. With the prices of commodities, and particularly the minerals and mine products, there is a lot more interest in getting that product out, whether it is through the Asia Pacific Gateway or whatever. How do we connect those northern resource locations in today's challenging global environment?

Senator Adams: We approved a road to be built from Gillam to Nunavut, a 1,200-kilometre road. Now we are waiting for Ottawa do the environmental study.

The Chairman: Thank you very much for your contribution to our study. Thank you for your presentation here today. Feel free to send us any more information.

The committee adjourned.

VANCOUVER, Wednesday, March 14, 2007

The Standing Senate Committee on Transportation and Communications met this day at 2:05 p.m. to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: I will call the meeting to order.

This afternoon, we have with us from the Vancouver Container Truckers Association, Mr. Paul Uppal, business agent, and Mr. Pete Smith, who is a national representative of Canadian Auto Workers, CAW.

Welcome to our committee. When Mr. Dufresne arrives, we will add him to the panel.

Pete Smith, National Representative, CAW, Vancouver Container Truckers Association: We want to talk today about the problems in the container truck industry in the Port of

d'hiver en une seule année. Les défenseurs de l'environnement ont vu cela et disaient en être tellement préoccupés qu'ils ne voulaient plus que l'on construise de routes d'hiver. J'ignore quelle est la politique du gouvernement, et surtout celle du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, au Nunavut, mais il y a fait beaucoup d'exploration là-haut et le gros de cette activité nous arrive de la Colombie-Britannique. Beaucoup d'entreprises possèdent des terres là-bas et la Cumberland Resources est en ce moment-même en train de creuser une mine d'or près de Baker Lake. Une autre société minière a rouvert à Baker Lake une mine qui y avait été fermée il y a de cela 15 ans. J'ai rencontré les gens de la collectivité il y a environ une semaine et tout le monde autour de Baker Lake veut voir ouvrir cette mine. Bien sûr, elle remonte à il y a 20 ans, et les choses changent.

Mme Sol : À WESTAC, nous allons sous peu tenir notre deuxième conférence sur le transport dans le Nord en l'espace de deux ans. Étant donné le prix des marchandises, et je songe tout particulièrement à celui des produits minéraux et miniers, il y a beaucoup d'intérêt autour de l'exportation de ces produits, que ce soit par la Porte de l'Asie-Pacifique ou autre. Comment raccorder au réseau ces centres d'exportation de ressources naturelles situés dans le Nord dans le contexte de l'environnement mondial complexe d'aujourd'hui?

Le sénateur Adams : Nous avons approuvé la construction d'une route de 1 200 kilomètres de Gillam au Nunavut. Nous attendons maintenant qu'Ottawa fasse l'étude environnementale.

La présidente : Merci beaucoup de votre contribution à notre étude. Merci d'avoir comparu devant nous aujourd'hui. Sentez-vous libre de nous faire parvenir tout autre renseignement.

La séance est levée.

VANCOUVER, le mercredi 14 mars 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 14 h 5 en vue d'examiner, pour en faire rapport, le transport de marchandises conteneurisées actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte est et les ports à conteneurs du centre du Canada, les principaux marchés importateurs et exportateurs servis par ces ports, et les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : La séance est ouverte.

Cet après-midi, nous accueillons, de la Vancouver Container Truckers Association, M. Paul Uppal, agent de commerce, et M. Pete Smith, représentant national des Travailleurs canadiens de l'automobile, ou TCA.

Notre comité vous souhaite la bienvenue. Lorsque M. Dufresne arrivera, nous l'ajouterons au groupe de témoins.

Pete Smith, représentant national, TCA Canada, Vancouver Container Truckers Association : Nous voulons vous parler aujourd'hui des problèmes que connaît l'industrie des camion-

Vancouver and on behalf of the Canadian Auto Workers and the Vancouver Container Truckers Association, CAW/VCTA Local 2006. Thank you for taking the time to hear from us on this important matter. This is another opportunity for us to put forward our concerns about labour stability at the Port of Vancouver this coming summer.

The CAW/VCTA Local 2006 has organized over 600 of the 900 to 1,000 owner-operators that regularly move containers to and from the Port of Vancouver. Of these 600, there are about 500 currently covered by collective agreements. In addition to the regular trucks, however, there are literally hundreds more that have licences for access to the port for containers. At last count, there were 4,600 licences for access to the port.

Arbitrator Vince Ready issued a memorandum of agreement, MOA, that ended the shutdown for the Port of Vancouver in 2005. This MOA established the rates for container hauling to and from the port. Although the MOA itself is quite flawed in terms of resolving all the issues facing container truck drivers, it has resolved a major dispute. It has not resolved the issue of the raise for hauling to and from the ever growing number of off-dock facilities, however.

As you may also be aware the MOA expires this summer. This is an immediate concern. Given that there has been little progress made on some fundamental issues that faced the container truck drivers in the last 20 months, there is not likely to be a resolution to these issues in the next four months. This is the basis of our presentation today.

The first problem is that Vince Ready has not enforced the memorandum of agreement. We have made many attempts over the last year to get Mr. Ready to call a hearing on various violations of the MOA, and he has not done so. There has been evidence put before him on specific violations, but he has refused to act.

There are a number of reasons why this is not being enforced by Mr. Ready. The commercial arbitration process required by the MOA is very legalistic and cumbersome in dealing with evidence. There is also a much anticipated challenge to the status of the various parties to the MOA.

At the very least, the enforcement of the MOA has become a giant sandbox for the lawyers engaged by a few of the employers who continue to be totally opposed to the MOA. These companies will not rest until the MOA is destroyed, and they can return to the days of unbridled competition where they were profitable at the expense of the truck driver, who could not make a living.

porte-conteneurs dans le port de Vancouver, et témoigner au nom des Travailleurs canadiens de l'automobile et de la Vancouver Container Truckers Association, section locale 2006 TCA/VCTA. Merci de prendre le temps d'écouter notre point de vue sur cette question importante. C'est pour nous une autre occasion de faire connaître nos préoccupations à l'égard de la stabilité de la main-d'œuvre au port de Vancouver cet été.

La section locale 2006 TCA/VCTA représente plus de 600 des 900 à 1 000 propriétaires-exploitants qui se rendent régulièrement au port de Vancouver aux fins du transport de conteneurs. De ces 600 membres, environ 500 sont actuellement visés par une convention collective. En plus des camions qui s'y rendent régulièrement, toutefois, il y en a des centaines de plus qui jouissent d'un accès autorisé au port aux fins du transport des conteneurs. Aux dernières nouvelles, 4 600 permis d'accès au port avaient été délivrés.

L'arbitre Vince Ready a établi un protocole d'entente, ou PE, qui a mis fin à l'arrêt d'exploitation du port de Vancouver en 2005. Ce PE établissait les taux applicables au transport de conteneurs à destination ou à partir du port. Le PE n'a pas livré la marchandise, pour ce qui est de résoudre tous les problèmes auxquels sont confrontés les chauffeurs de camion porte-conteneurs, mais il a au moins le mérite d'avoir réglé un différend important. Mais il n'a pas réglé la question de l'augmentation applicable au transport à destination et à partir du nombre toujours croissant d'installations hors quai.

Comme vous le savez peut-être déjà, le PE prend fin cet été. La question est urgente : vu le peu de progrès réalisés au cours des 20 derniers mois à l'égard de certains problèmes fondamentaux des chauffeurs de camions porte-conteneurs, il y a fort à parier que ces problèmes ne seront pas réglés au cours des quatre prochains mois. C'est sur cette prémisse que se fonde notre exposé d'aujourd'hui.

Le premier problème, c'est que Vince Ready n'a pas assuré l'application du protocole d'entente. Nous avons tenté à maintes reprises, au cours de la dernière année, de convaincre M. Ready de tenir une audience relative à diverses violations du PE, et il ne l'a pas fait. On lui a présenté des preuves à l'égard de violations particulières, mais il a refusé d'agir.

Il y a un certain nombre de raisons qui expliquent pourquoi M. Ready ne réagit pas. Le processus d'arbitrage commercial exigé par le PE s'assortit de règles juridiques très lourdes relatives à la preuve. Il y a également une contestation très attendue du statut des diverses parties au PE.

À tout le moins, l'exécution du PE est devenue un vaste terrain de jeux pour les avocats de quelques employeurs qui continuent de s'opposer totalement au PE. Ces entreprises ne vont lâcher prise que lorsque le PE sera détruit et qu'elles pourront revivre ces beaux jours de concurrence débridée où elles réalisaient leurs profits sur le dos des camionneurs, qui n'arrivaient pas à gagner leur pain.

After considerable pressure, the Vancouver Port Authority, VPA, amended the licence program at the beginning of the year to provide for suspensions of companies that do not pay their rates as per Mr. Ready's MOA.

We provided the VPA with all the information about one company that was blatantly violating the MOA rates. The VPA, after a considerable amount of time provided for the company to respond, eventually suspended this company's access to the port. This was the first company to be suspended.

Without missing one minute of access time to the Port of Vancouver, this company, Bestlink Transport Services Inc., had switched the name on the trucks to another name, ironically called WE CAN, and continued on its merry way. The company WE CAN has essentially the same owners as the previous company. We have been told that this company is also under investigation. The VPA is waiting for more information before it will act.

There can be no doubt that once this company is suspended there will be another company conveniently waiting in the wings to provide Bestlink Transport Services Inc. with uninterrupted access to the port while the VPA does yet another investigation. At this time, it appears to the owner-operators who haul the containers that there are absolutely no consequences for flaunting the port's authority.

The MOA was implemented to end the devastating strike of 2005. This is the lynchpin of the whole scheme to bring stability of pay to the container truck drivers now and in the future. If this cannot be enforced, there is no doubt that the pay for the container truck drivers will again spiral down and lead to another dispute.

The biggest problem immediately facing the stability of labour relations to the Port of Vancouver is the expiry of Mr. Ready's MOA. This will expire at the end of July. There is nothing to take its place. The VPA has consistently said they will enforce the rates that are established by someone else, but the VPA will not establish those rates.

The small, and in some cases, single truck companies will remain unorganized. These owner-operators are not covered by a collective agreement. Traditionally, it has been the small and single truck operators who are cutting the rates that others enjoy. Although they are a minority, the small operators can do the most damage in terms of applying downward pressure on the rates.

In order to avoid this, there must be some means to establish minimum rates for container hauling in the Port of Vancouver. There needs to be legislation at both the federal and provincial level to establish a commission to establish minimum rates. Having been through this for as many times as there have been shutdowns of the port, we at least know that eventually the rates will be driven down.

Après avoir subi des pressions considérables, l'autorité portuaire de Vancouver, l'APV, a modifié le programme de licence, au début de l'année, de façon à prévoir des suspensions pour les entreprises qui n'appliquent pas les tarifs prévus dans le PE de M. Ready.

Nous avons fourni à l'APV toute l'information concernant la violation éhontée des tarifs du PE par une entreprise. L'APV, après avoir laissé à cette entreprise un délai considérable pour réagir, a fini par interdire l'accès de cette entreprise au port. C'était la première entreprise à se faire suspendre.

Sans jamais perdre une minute d'accès au port de Vancouver, cette société, Bestlink Transport Services Inc., a changé le nom qui figurait sur les camions à WE CAN — tout un pied de nez — et a continué, comme si de rien n'était. La société WE CAN appartenait essentiellement aux mêmes propriétaires que Bestlink. On nous a dit que cette société fait également l'objet d'une enquête. L'APV attend d'obtenir des renseignements supplémentaires avant d'agir.

On ne saurait douter du fait que, lorsque cette entreprise sera suspendue, une autre entreprise sortira de l'ombre et viendra prendre le relais dans le but de procurer à Bestlink Transport Services Inc. un accès ininterrompu au port, pendant que l'APV mène encore une autre enquête. Pour l'instant, les propriétaires exploitants qui transportent les conteneurs ont l'impression qu'on peut, en toute impunité, faire fi de l'autorité du port.

Le PE a été mis en œuvre pour mettre un terme à la grave dévastatrice qui a eu lieu en 2005. C'est le pivot de la démarche visant à assurer la stabilité de la rémunération des chauffeurs de camion porte-conteneurs aujourd'hui et dans l'avenir. Si on ne peut assurer l'exécution de cet instrument, il y a fort à parier que la rémunération des chauffeurs de camion porte-conteneurs va de nouveau chuter et mener à un autre conflit.

Dans l'immédiat, le principal obstacle à la stabilité des relations de travail dans le port de Vancouver est l'expiration du PE de M. Ready, fin juillet. Rien ne va le remplacer après cette date. L'APV a toujours dit qu'elle appliquerait les tarifs établis par quelqu'un d'autre, mais qu'elle n'établirait pas ces tarifs.

Les petites entreprises de camionnage, lesquelles, dans certains cas, ne comptent qu'un seul camion, continueront d'échapper à la syndicalisation. Ces propriétaires-exploitants ne sont pas parties d'une convention collective. Depuis toujours, ce sont les petits exploitants et camionneurs indépendants qui coupent l'herbe sous le pied des autres en appliquant des tarifs réduits. Bien qu'ils soient minoritaires, les petits exploitants sont les mieux placés pour nuire au marché en favorisant une baisse des tarifs.

Pour éviter cela, on doit créer un mécanisme en vue d'établir des tarifs minimaux pour le transport de conteneurs dans le port de Vancouver. Il faut des lois fédérales et provinciales relatives à l'établissement d'une commission chargée de fixer les tarifs minimaux. Puisque ce phénomène a toujours été accompagné d'un arrêt d'exploitation du port, nous savons au moins que les tarifs vont finir par tomber.

At this time, neither the federal nor the provincial government is doing anything about this. We talked to the B.C. Minister of Labour and they say that the Ministry of Transportation is the lead ministry on this issue. We walked to the Ministry of Transportation and they questioned whether the provincial government should be required to legislate rates. We have spoken to the offices of the Minister of International Trade, who is also the Minister of the Pacific Gateway. We are told that he is watching and very interested in ensuring that there is stability on the waterfront. Having said all that, all both governments are doing, it appears to us, is pointing fingers at each other and neither is doing anything.

As we said, these are the biggest issues threatening to destabilize the Port of Vancouver again this summer once the MOA expires. If there is no enforcement of the existing MOA now, it does not appear possible to get any kind of agreement to regulate how much the container truck driver will be paid in the future. Furthermore, in the event that the VPA continues to issue licences as they have been over the last year, the work at the port will be so diluted that no one will be able to make a living.

We all agree the last thing the Port of Vancouver needs at this time is another labour dispute. It appears, however, that the people that have the authority are sitting on their hands and not willing to do what they have the ability to do to prevent that from happening.

In closing, thank you again for hearing our presentation. We trust that your committee can provide some influence on what needs to be done to ensure stability on the waterfront this summer.

The Chairman: Thank you.

Mr. Dufresne, do you have a presentation to make?

Tom Dufresne, President, International Longshore and Warehouse Union: I do not have a presentation, but I look forward to answering any questions the Senate may have, particularly on the issue of security and the federal policies promoting intermodal transportation.

The Chairman: We are told that there is an alarming demographic problem in transportation in general, and all transportation workers — and especially those in trucking — tend to be older than the average worker. It is difficult to recruit workers given the long hours involved in long-distance trucking. What can be done to attract more qualified workers in long-distance trucking?

Mr. Smith: We are not involved in long-distance trucking. We are mainly container trucking in the Port of Vancouver.

The Chairman: Just in the port.

Pour l'instant, ni le gouvernement fédéral ni le gouvernement provincial ne font quoi que ce soit à cet égard. Nous avons parlé au ministre du Travail de la Colombie-Britannique, et on nous a dit que c'est le ministère des Transports qui est responsable de cette question. Nous nous sommes adressés au ministère des Transports, et ce dernier s'interroge sur la compétence du gouvernement provincial en ce qui concerne l'établissement de tarifs par voie législative. Nous avons communiqué avec le cabinet du ministre du Commerce international, qui agit également à titre de ministre responsable de la porte d'entrée du Pacifique. On nous a répondu qu'il suit la situation de près et qu'il est très intéressé à assurer la stabilité des activités portuaires. Cela dit, à nos yeux, il semble que les gouvernements se contentent de se renvoyer la balle et de ne rien faire.

Comme nous l'avons dit, ce sont les principaux problèmes qui menacent de déstabiliser de nouveau le port de Vancouver lorsque le PE prendra fin, cet été. S'il n'y a aucune exécution du PE qui existe actuellement, il semble impossible d'en arriver à une sorte d'entente visant à réglementer la rémunération des chauffeurs de camions porte-conteneurs à l'avenir. En outre, si l'APV continue de délivrer des permis comme elle l'a fait au cours de la dernière année, le marché portuaire sera si dilué, que personne n'arrivera à assurer sa subsistance.

Nous convenons tous du fait qu'un autre conflit de travail aurait des conséquences désastreuses pour le port de Vancouver. Il semble, toutefois, que les personnes en position d'autorité se contentent de ne rien faire et ne sont pas disposées à faire ce qu'elles sont habilitées à faire pour prévenir une telle situation.

Pour terminer, je vous remercie encore de nous avoir écoutés. Nous espérons que votre comité saura exercer son influence et favoriser la prise de mesures nécessaires à la stabilité des activités portuaires cet été.

La présidente : Merci.

Monsieur Dufresne, avez-vous un exposé à présenter?

Tom Dufresne, président, International Longshore and Warehouse Union : Je n'ai pas préparé d'exposé, mais je serai heureux de répondre à toutes les questions que les sénateurs voudront me poser, en particulier sur la question de la sécurité et des politiques fédérales relatives à la promotion du transport intermodal.

La présidente : On nous dit qu'il y a une tendance démographique alarmante dans l'ensemble du domaine des transports, et que tous les travailleurs du domaine — et en particulier les camionneurs — ont tendance à être plus âgés que la moyenne. Il est difficile de recruter des travailleurs, vu les longues heures de travail liées au camionnage longue distance. Que peut-on faire pour attirer davantage de travailleurs qualifiés dans le domaine du camionnage longue distance?

M. Smith : Nous n'évoluons pas dans le domaine du camionnage longue distance. Nous nous intéressons principalement au transport de conteneurs au port de Vancouver.

La présidente : Seulement au port.

The Montreal Port Authority recommends that all port employees be required to comply with the Marine Transportation Security Regulations and not just employees working in certain zones. According to the Port of Montreal, the zone approach is not practical because labour is hired and deployed throughout the port on a daily basis. The regulations are also inconsistent with the policy of the United States where all port employees will be required to undergo background checks by 2009. Do you agree with that?

Mr. Dufresne: On behalf of the International Longshore and Warehouse Union, no, respectfully, we do not agree.

We are working with Transport Canada on a zone type program called an R2. The problem we have with the marine facilities relating to the Marine Transportation Security Clearance Program is the fact that the program, as it is currently written in the regulation, has no transparent appeal process included in it. They have included an Office of Reconsideration contained within Transport Canada. We feel that it should be an independent quasi judicial body where a person might take an appeal of a decision to deny them their clearance.

Senator Tkachuk: Mr. Dufresne, will you be making a presentation as well?

Mr. Dufresne: No, I am just speaking on if you had any questions that you wanted to ask me.

Senator Tkachuk: Okay, yes, I do have questions. We are all trying to develop some expertise on the issue of ports for the Members of Parliament. We are unfamiliar with the topic, so much of this is very new to us. The labour situation, the truck operator and the owner-operator is a little confusing. I am wondering if you could just sort it out for me. We have the companies that hire truck drivers — and some of them probably have many trucks. We have the individual owner-operators, the ones who own their own trucks and operate independently on their own. Then who else do we have, and who do you specifically organize? Do you organize companies or when you are talking about organizing 600 of the 900 owner-operators, are you talking about individual truckers, or small companies?

Mr. Smith: We have organized 600 mainly owner-operators that work for various companies. Therefore, they are owner-operators who work for various companies that makes them dependent contractors under either the provincial code or the federal code; those are who we have organized mainly.

Many of these companies that have the owner-operators usually have a small component of their own employees who operate their trucks, but they are a very small minority.

L'autorité portuaire de Montréal recommande que l'ensemble des employés du port — et pas seulement ceux qui travaillent dans certaines zones — se plient au Règlement sur la sûreté du transport maritime. Le port de Montréal estime que l'approche axée sur les zones n'est pas pratique, car la main-d'œuvre embauchée est affectée chaque jour aux quatre coins du port. De plus, le règlement va à l'encontre de la politique américaine exigeant que tous les employés fassent l'objet d'une vérification des antécédents d'ici 2009. Êtes-vous d'accord avec cela?

M. Dufresne : Au nom de l'International Longshoremen's and Warehousemen's Union, avec le respect que nous devons au port de Montréal, nous ne sommes pas d'accord.

Nous travaillons avec Transports Canada à la conception d'un programme axé sur les zones qu'on qualifie de R2. Ce que nous reprochons à l'exécution du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime dans les installations maritimes, c'est que le programme, tel qu'il est décrit dans le règlement, n'est assorti d'aucun mécanisme d'appel transparent. On a prévu la création d'un Bureau de réexamen relevant de Transport Canada. Nous estimons qu'il devrait s'agir d'un organisme quasi judiciaire indépendant auprès duquel une personne pourrait en appeler d'une décision de lui refuser une habilitation de sécurité.

Le sénateur Tkachuk : Monsieur Dufresne, allez-vous présenter un exposé aussi?

M. Dufresne : Non, je vais seulement prendre la parole si vous me posez des questions.

Le sénateur Tkachuk : D'accord, oui, j'ai effectivement des questions à poser. Nous essayons tous d'acquérir une certaine expertise sur la question des activités portuaires. Nous ne connaissons pas bien le sujet, une grande part de tout cela nous est étrangère. En ce qui concerne la main-d'œuvre, j'ai un peu de mal à saisir les notions d'exploitant et de propriétaire-exploitant. Je me demande si vous pourriez éclaircir cela pour moi. Il y a des entreprises qui embauchent des camionneurs — et certaines d'entre elles possèdent probablement de nombreux camions. Viennent ensuite les propriétaires-exploitants, c'est-à-dire les personnes qui possèdent leur propre camion et qui l'exploitent de façon indépendante. Qui y a-t-il d'autre et qui représentez-vous précisément? Représentez-vous les entreprises ou, lorsque vous affirmez représenter 600 des 900 propriétaires-exploitants, s'agit-il plutôt de camionneurs indépendants, ou de petites entreprises?

M. Smith : Nous représentons 600 membres, pour la plupart des propriétaires-exploitants, qui travaillent pour diverses entreprises. Il s'agit donc de propriétaires-exploitants qui travaillent pour diverses entreprises et qui, par conséquent, en vertu du code provincial ou du code fédéral, sont des entrepreneurs dépendants; ce sont surtout ces personnes qui nous représentons.

Nombre de ces entreprises qui font appel aux propriétaires-exploitants comptent habituellement quelques employés chargés de conduire les camions de l'entreprise, mais il ne s'agit que d'une très petite minorité.

Senator Tkachuk: Outside this group, who else is in that trucking field or is the Port of Vancouver covered by this group alone?

Mr. Smith: Teamsters Canada has a few certifications as well that represent workers, owner-operators that transport containers to and from the port. They were the major player at this point.

Senator Tkachuk: When you say “to and from the port,” where is that?

Mr. Smith: Where is the Port of Vancouver?

Senator Tkachuk: No, no, where do they go?

Mr. Smith: From the port, they go to the various customers.

Paul Uppal, Business Agent, Vancouver Container Truckers Association: A container will be coming from China loaded with household products or clothing; it will come to the port where we will show up with a chassis on the back of a tractor, pick up that container, take it to one of these major warehouses, such as Hudd Distribution, which does a lot of work for Wal-Mart and Ikea. They will unload the container at that point. It might take a week for them to do it, or two weeks, depending on how backlogged they are. Then that container will ultimately end up going back to the port.

However, between that there are exporters as well that export pulp and lumber products and scrap metal products. Sometimes those containers will be taken to an exporter, loaded with this export product and delivered to the port.

Senator Tkachuk: Is this container taken by the trucker from the bay or whatever warehouse you have here, and taken to Prince George, for example, to pick up product or is it product that is arriving and put into a container?

Mr. Uppal: It is product that has arrived into the Lower Mainland, stored in warehouses and then stuffed into containers.

Senator Tkachuk: We were told by a group yesterday that the memorandum was a result of the last work stoppage, the result of violence and intimidation; that was their side of the story. I would like to hear your side of the story. How did the strike originate? Was it a legal strike? How was the process forced to come to the table to make an agreement?

Mr. Uppal: In late April of 2005, all the truck drivers got together over a dispute, which was led by a racist remark by somebody somewhere along the chain. The drivers all got together and, talking amongst each other, decided to have a meeting. About 150 to 200 people showed up at the first meeting. There was another meeting held a couple of weeks later, which ultimately got bigger and bigger, and everybody realized that nobody was making any money. It was not just me who was not making any money, it was everybody. It was all on the backs of the companies for which we worked.

Le sénateur Tkachuk : À part les membres de ce groupe, qui d'autre y a-t-il dans ce secteur de camionnage? Ou est-ce que le port de Vancouver est servi exclusivement par des membres de ce groupe?

M. Smith : Teamsters Canada est également accrédité pour représenter les travailleurs, les propriétaires-exploitants qui transportent des conteneurs à destination et à partir du port. C'est le principal intervenant pour l'instant.

Le sénateur Tkachuk : Qu'entendez-vous par « à destination et à partir du port »?

M. Smith : Vous voulez savoir où se trouve le port de Vancouver?

Le sénateur Tkachuk : Non, non, où vont-ils?

M. Smith : À partir du port, ils se rendent vers divers clients.

Paul Uppal, agent de commerce, Vancouver Container Truckers Association : Un conteneur chargé de produits ménagers ou d'articles vestimentaires arrive de la Chine; à son arrivée au port, nous nous présenterons avec une remorque, et nous transporterons ce conteneur vers l'un des grands entrepôts, comme celui de Hudd Distribution, qui fait beaucoup de travail pour Wal-Mart et Ikea. On va décharger le conteneur à cet endroit. Cela peut prendre une semaine ou deux, selon l'arriéré de travail. Enfin, ce conteneur va retourner au port.

Mais il y a également des exportateurs de pâtes et papier, de bois d'œuvre et de ferraille. On va parfois apporter ces conteneurs à un exportateur, les remplir de son produit destiné à l'exportation et les livrer au port.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que ce conteneur est pris en charge par le camionneur dans la baie ou dans un autre entrepôt que vous avez ici, et transporté à Prince George, par exemple, pour prendre le produit, ou est-ce que le produit arrive ici pour être placé dans un conteneur?

M. Uppal : Le produit arrive dans le Lower Mainland, est entreposé et ensuite placé dans les conteneurs.

Le sénateur Tkachuk : Hier, un groupe de témoins nous a dit que le protocole était le résultat du dernier arrêt de travail, qu'il était le fruit de la violence et de l'intimidation; c'est leur version des faits. J'aimerais entendre votre version des faits. Comment la grève a-t-elle été déclenchée? S'agissait-il d'une grève légale? Comment en est-on venu à conclure une entente?

M. Uppal : À la fin du mois d'avril 2005, tous les camionneurs se sont ralliés à la suite d'un conflit occasionné par les commentaires racistes d'une personne à une étape quelconque de la filière. Les camionneurs se sont réunis et, à force d'en parler, ont décidé de tenir une réunion. Environ 150 à 200 personnes ont assisté à la première réunion. On a tenu une autre réunion deux semaines plus tard, et le mouvement a fait boule de neige, et tout le monde s'est aperçu que personne ne faisait de l'argent. Je n'étais pas le seul à ne pas faire d'argent : nous étions tous dans le même bateau. Et ceux qui supportaient le fardeau, c'était les entreprises pour lesquelles nous travaillions.

Ultimately, all the drivers just got together. We had meetings with the companies in rooms similar to this, and there were 52 company owners at that time. We tried to explain our concerns, and they said, "Yes, we understand you guys are not making money, but there is nothing that we can do. Let us go talk to the customers, the importers, the exporters and see what we can do to bring the rates up a little bit."

They came back and said there was nothing they could do for us, but that we should just hold out, not do anything, not shut the port down — do not do this, do not do that. The guys were at the end of their rope. They had another meeting and everybody voted that they would be withdrawing their services as of such and such a date, and that is what ended up happening.

Senator Tkachuk: How many were there?

Mr. Uppal: There was, I believe, over 1,000 truckers at that time.

Senator Tkachuk: Were all the truckers involved? Would this be all the truckers or just a portion of them?

Mr. Uppal: I would say that 95 per cent of them were involved.

Senator Tkachuk: The companies that had a larger number of employees involved, that had employed truckers working for them, they continued to move product or were they forced out?

Mr. Uppal: There were some that continued to do work and others just chose not to work.

Senator Tkachuk: When they made that claim yesterday of intimidation and violence, how much intimidation and violence was there to enforce your strike? You had to enforce your strike somehow. Was it an illegal strike?

Mr. Uppal: We had no intimidation. It was just a withdrawal of service. It was not a strike because we were not, at that point in time, a legal entity at all. We were just a bunch of independent owner-operators that got together and decided to withdraw our services.

As for the intimidation, I was at every one of these locations where they had pickets set up — pickets, per se — and at those locations there was no intimidation as far as I could see. As the trucks arrived, they would stop and give them a leaflet or talk to them and ask them what they were doing and let them know what we were doing. The trucks would go through. However, the majority of trucks decided to support us and just turned around and left.

Senator Tkachuk: Are you organized now?

Au bout du compte, tous les camionneurs se sont tout simplement regroupés. Nous avons tenu des rencontres avec les entreprises dans des salles comparables à celles-ci, et il y avait 52 propriétaires d'entreprise à ce moment-là. Nous avons tenté de leur expliquer nos préoccupations, et ils ont répondu : « Ouais, nous comprenons que vous ne faites pas d'argent, mais nous n'avons rien. Nous allons parler aux clients, aux importateurs et aux exportateurs pour déterminer ce que nous pourrions faire pour hausser les tarifs un peu. »

Ils sont revenus nous dire qu'ils ne pouvaient rien pour nous, mais que nous devrions seulement tenir bon, ne rien faire, ne pas paralyser le port — ne faites pas ceci, ne faites pas cela. Les gens étaient à bout : ils ont tenu une autre réunion, et tout le monde a voté en faveur d'un retrait des services à compter de telle et telle date, et c'est ce qui a fini par arriver.

Le sénateur Tkachuk : Combien y en avait-il?

M. Uppal : Il y avait, je crois, plus de 1 000 camionneurs à ce moment-là.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que tous les camionneurs y ont pris part? S'agit-il de l'ensemble des camionneurs, ou seulement d'une partie?

M. Uppal : Je dirais que 95 p. 100 des camionneurs y ont participé.

Le sénateur Tkachuk : Les entreprises dont un grand nombre d'employés ont pris part à l'arrêt de travail, qui avaient des camionneurs à leur emploi, ont-elles continué de transporter des produits, ou ont-elles été forcées d'arrêter?

M. Uppal : Certaines d'entre elles ont continué à fonctionner et d'autres ont tout simplement choisi d'interrompre leurs activités.

Le sénateur Tkachuk : Concernant les déclarations d'intimidation et la violence, à quel point avez-vous dû recourir à l'intimidation et à la violence pour assurer le respect de votre grève? Vous avez tout de même dû faire quelque chose pour faire en sorte que votre grève soit respectée. S'agissait-il d'une grève illégale?

M. Uppal : Il n'y a pas eu d'intimidation. Il s'agissait uniquement d'un retrait du service. Il ne s'agissait pas d'une grève, car, à ce moment-là, nous n'étions pas une entité légale. Nous n'étions qu'un groupe de propriétaires-exploitants indépendants qui se sont réunis et qui ont décidé de retirer leurs services.

Pour ce qui est de l'intimidation, je me suis rendu à chacun de ces endroits où il y avait des lignes de piquetage — en bonne et due forme —, et, d'après ce que j'ai vu, il n'y a eu aucune intimidation à ces endroits. Lorsqu'un camion arrivait, on l'arrêtait et on remettait un dépliant au chauffeur, ou on lui parlait, on lui demandait ce qu'il faisait, et on lui disait ce que nous faisions. Ensuite, les camions passaient. Toutefois, la majorité des camionneurs décidaient de nous appuyer et de rebrousser chemin.

Le sénateur Tkachuk : Êtes-vous syndiqués maintenant?

Mr. Uppal: We are organized now, yes.

Senator Tkachuk: Have you been recognized by the owner-operators as an organized group? You seem to have difficulty coming to the table, and I am just wondering what the problem is.

Mr. Uppal: Do you mean the problem with the whole 1,000 of the truckers?

Senator Tkachuk: Yes.

Mr. Uppal: It is an ongoing process through the B.C. Labour Relations Board. The owner-operators are trying to organize while the company owners are putting up a fight against it. It has taken us almost two years now, but we have been moving along slowly but surely, and we are getting ahead. We have not fallen backward yet.

Senator Tkachuk: They claim that this MOA that they have is too onerous and that once the time limit runs out, they will go back to their old ways, so to speak, and you will be forced to take action again I would imagine.

Mr. Uppal: We will not be forced. The drive downward will inevitably bring it on, as we have seen from history in 1999 and 2005. I believe there was one earlier than that, before my time.

Senator Mercer: I was trying to get a better handle on the picture. Therefore, there is no collective agreement in place.

Mr. Smith: No, sir, there is a collective agreement in place that covers about 500 of the 600 owner-operators that we have organized.

Senator Mercer: Is that under your union, the CAW?

Mr. Smith: Yes, that is right.

Senator Mercer: Does that collective agreement end this summer?

Mr. Smith: No, the collective agreement runs until 2008.

Senator Mercer: 2008.

Mr. Smith: Yes.

Senator Mercer: Therefore, you have a collective agreement in place.

Mr. Smith: Yes.

Senator Mercer: If the collective agreement is in place and the date of this memorandum of agreement comes and passes, will that affect the collective agreement?

Mr. Smith: No, it will not affect the collective agreement so much, but the employers, who we are certified with, will not get the business because the MOA will have run out, and all the other owner-operators that are not covered by our collective agreement will be able to cut rates below what is now the MOA; the customers will, therefore, go to those carriers.

M. Uppal : Nous sommes syndiqués maintenant, oui.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que les propriétaires-exploitants vous reconnaissent à titre de groupe syndiqué? Vous semblez avoir du mal à vous présenter à la table de négociation, et je me demande seulement quel est le problème.

M. Uppal : Vous vous demandez quel est le problème de l'ensemble des 1 000 camionneurs?

Le sénateur Tkachuk : Oui.

M. Uppal : Le processus est en cours au conseil des relations de travail de la Colombie-Britannique. Les propriétaires-exploitants essaient de s'organiser, alors que les propriétaires d'entreprise luttent contre ce processus. Il y a maintenant presque deux ans que nous nous consacrons à cela, et nous faisons des progrès — lentement, mais sûrement —, et nous avançons. Nous n'avons pas encore connu de recul.

Le sénateur Tkachuk : Ils avancent que ce PE qu'on leur impose est trop coûteux et qu'à son échéance ils reviendront à leurs vieilles méthodes — pour ainsi dire —, et je suppose que vous serez forcés d'agir encore.

M. Uppal : Nous n'y serons pas forcés. La tendance à la baisse va inévitablement mener à un conflit, comme en témoigne l'expérience de 1999 et de 2005. Je crois qu'il y a eu une autre grève avant cela, avant mon temps.

Le sénateur Mercer : J'essayais de mieux comprendre la situation. Ainsi, il n'y a pas de convention collective en vigueur.

M. Smith : Non, monsieur, il y a une convention collective en vigueur, elle s'applique à environ 500 des 600 propriétaires-exploitants que nous représentons.

Le sénateur Mercer : Et ils relèvent de votre syndicat, les TCA?

M. Smith : Oui, c'est ça.

Le sénateur Mercer : Est-ce que cette convention collective prend fin cet été?

M. Smith : Non, la convention collective est en vigueur jusqu'en 2008.

Le sénateur Mercer : En 2008.

M. Smith : Oui.

Le sénateur Mercer : Par conséquent, il y a une convention collective en vigueur.

M. Smith : Oui.

Le sénateur Mercer : Si la convention collective est en place, l'expiration du protocole d'entente influera-t-elle sur la convention collective?

M. Smith : Non, cela ne va pas vraiment influencer sur la convention collective, mais les employeurs, les entreprises auprès desquelles nous sommes accrédités, ne décrocheront pas de contrat lorsque le PE prendra fin, car tous les autres propriétaires-exploitants qui ne sont pas visés par notre convention collective seront en mesure de réduire les tarifs en deçà de ce que prévoit actuellement le PE : par conséquent, les clients iront à ces transporteurs.

Senator Mercer: Should it not work just the opposite way? I mean there is a collective agreement in place. It would seem to me that that is the group that has an agreement, which goes on to 2008 you said.

Mr. Smith: Yes. Mr. Ready's MOA covers every owner-operator.

Senator Mercer: Regardless of whether they are members of CAW or not.

Mr. Smith: Yes, exactly right.

Senator Tkachuk: Excuse me, could I just ask on that. What would a longshoreman do when that happens, when they ignore the collective agreement and bring on truckers who will obtain the lower price? Would you be supportive of this group? What will you do?

Mr. Dufresne: Well, if the truck drivers are on strike or locked out, we will certainly give them all the support we can. If they get into this downward spiral again, I imagine — well, one does not want to have to imagine — we would offer them our support and solidarity, but the other truck drivers are free to come and go on the port. There is no obligation to belong to a union. However, I believe if they do away with the MOA and the port licensing, as Mr. Uppal says, once again the truckers would be into a downward spiral where we will have trucks breaking down on our roads and highways. The trucks will not be properly maintained, and we will have excess pollution on the roads. In the past, during the government's blitz, when they would pull over these trucks, we have seen upward of 40 per cent of the vehicles not passing safety inspections, and that was a direct result of people not earning adequate money to maintain their vehicles.

Senator Mercer: I believe Senator Tkachuk was trying to get at it; if we get to this point, and the truckers withdraw their services, you have a collective agreement with the employer.

Mr. Dufresne: That is correct.

Senator Mercer: Will you work if there is work?

Mr. Dufresne: We worked through the last work stoppage when the truck drivers were non-union. There were not very many street trucks coming in, but we managed to store containers on open areas on the port and at other facilities that were not quite so busy.

Senator Mercer: However, now the CAW is recognized as a bargaining unit for a group of the truckers. This may not be a CAW withdrawal. If I understand it, it is a withdrawal of independent truckers across the board whether they are members of the CAW or not. What happens? I come from a place where unions do not normally cross picket lines — and I am not even sure that this is a picket line. That is what I am trying to figure out here.

Le sénateur Mercer : Ne devrait-on pas s'attendre à l'effet contraire? Je veux dire, il y a une convention collective en vigueur. Il me semble que c'est ce groupe qui est partie à une convention, laquelle est, d'après ce que vous dites, en vigueur jusqu'en 2008.

M. Smith : Oui. Le PE de M. Ready vise tous les propriétaires-exploitants.

Le sénateur Mercer : Qu'ils soient membres des TCA ou non.

M. Smith : Oui, c'est tout à fait cela.

Le sénateur Tkachuk : Excusez-moi, j'aimerais vous poser une question à ce sujet. Qu'advierait-il du débardeur lorsqu'une telle chose se produit, lorsqu'on fait fi de la convention collective et qu'on retient les services de camionneurs qui offrent le tarif le plus avantageux? Appuieriez-vous les membres de ce groupe? Que feriez-vous?

M. Dufresne : Eh bien, si les camionneurs sont en grève ou en lock-out, nous allons certainement leur fournir tout le soutien possible. Si la situation se détériore à nouveau, je suppose — eh bien, on n'aime pas devoir supposer de telles choses — que nous leur offrirons notre soutien et notre solidarité, mais les autres camionneurs sont libres d'aller au port. Personne n'est tenu d'appartenir à un syndicat. Toutefois, je crois que, si on renonce au PE et à la délivrance de permis d'accès au port, comme l'a dit M. Uppal, la situation des camionneurs va de nouveau se dégrader, et il y aura des camions qui tombent en panne sur nos chemins et nos routes. Les camions ne seront pas bien entretenus, et cela va mener à une pollution accrue sur la route. Par le passé, pendant la campagne-éclair du gouvernement lorsqu'on procédait à des contrôles de sécurité ponctuels, plus de 40 p. 100 des véhicules échouaient à l'inspection, et cela tenait directement au fait que les gens ne gagnaient pas suffisamment d'argent pour assurer l'entretien de leur véhicule.

Le sénateur Mercer : Je crois que c'est à cela que le sénateur Tkachuk voulait en venir : si on en arrive à ce point et que les camionneurs retirent leurs services, vous avez une convention collective avec l'employeur.

M. Dufresne : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Allez-vous travailler s'il y a du travail?

M. Dufresne : Nous avons travaillé pendant le dernier arrêt de travail, quand les camionneurs n'étaient pas syndiqués. Il n'y avait pas beaucoup de camions indépendants, mais nous arrivions à entreposer les conteneurs dans des zones ouvertes du port ainsi que dans d'autres installations qui n'étaient pas aussi occupées.

Le sénateur Mercer : Maintenant, par contre, les TCA sont reconnus comme unité de négociation pour un groupe de camionneurs. Il ne s'agit peut-être pas d'un retrait par le TCA. Si je comprends bien, il s'agit d'un retrait de l'ensemble de camionneurs indépendants, qu'ils soient membres des TCA ou pas. Que va-t-il se produire? Je viens d'un endroit où les syndicats respectent habituellement les lignes de piquetage — et je ne suis même pas certain qu'il s'agit d'une ligne de piquetage. C'est ce que j'essaie de déterminer ici.

Mr. Dufresne: Yes, well, we would not be crossing any picket lines, and we would not be operating any vehicles or anything. However, I guess that is something to see. The truck drivers and the unions representing them will have to work out whether or not they will withdraw their services, whether they could legally withdraw their services or whether they will be compelled to keep working because they are under collective agreements that remain in effect. Therefore, I do not want to put the cart before the horse.

Senator Mercer: No, I appreciate that. Are there any discussions currently?

Mr. Smith: There are no discussions currently. We have asked for another meeting with Emerson's office and we have not confirmed the meeting as of yet.

Senator Mercer: However, you have not had any meetings with the Vancouver Port Authority on this matter.

Mr. Smith: We have had a few meetings with the Vancouver Port Authority on enforcing the licence, and they are moving very slowly.

Senator Mercer: Getting to that point, in your first issue you talked about calling a hearing on various violations of the memorandum of agreement. What, specifically, are some of those violations? It may be a long list, so give me quick example.

Mr. Uppal: The main violation of the memorandum of agreement is the owner-operator not being paid the rate that is set out in Schedule 1 and Schedule 2.

Senator Mercer: That is pretty fundamental.

Mr. Uppal: Yes, that is the complaint that we put forward to the VPA. They are calling it anecdotal evidence because all we can provide to them is a statement. Sometimes the statements that we get from the company owners for whom we work look like a receipt you might get in a corner store. It is very serious; it is like that, handheld.

Senator Mercer: It is curious. By the way, you mentioned in your presentation, at last count, there were 4600 licences for extra support. We were told, sometime in the last couple of days, that it was much higher than that; that there are many more truck people who have licences, and now some of those people are not here in Vancouver — they may be coming in and out from Saskatchewan or Manitoba — but the licensing numbers are much higher than that.

Mr. Smith: Yes, at the last stakeholders' meeting there was mention of some cursory calculation closer to 6,000 licences that are issued. It is probably closer to 4600 in the Province of B.C. A trucking company in Saskatchewan, for instance, that may need to come to the Port of Vancouver to pick up a container will license all their trucks just to make sure that if one needs to get here, they can get in.

M. Dufresne : Oui, eh bien, nous ne franchirions pas de lignes de piquetage, et nous ne conduirions pas de véhicules, et nous ne ferions rien d'autre. Toutefois, je suppose que cela reste à voir. Les camionneurs et les syndicats qui les représentent devront déterminer s'ils retirent leurs services ou pas, s'ils peuvent retirer leurs services légalement, ou s'ils seront tenus de continuer à travailler parce qu'ils sont parties à des conventions collectives qui sont toujours en vigueur. Par conséquent, je ne veux pas mettre la charrue avant les bœufs.

Le sénateur Mercer : Non, je comprends cela. Y a-t-il actuellement des discussions?

M. Smith : Il n'y a pas de discussion actuellement. Nous avons demandé une autre rencontre avec le bureau d'Emerson, et nous n'avons pas confirmé de réunion pour l'instant.

Le sénateur Mercer : Mais vous n'avez pas tenu de réunion avec l'autorité portuaire de Vancouver sur cette question.

M. Smith : Nous avons rencontré des représentants de l'autorité portuaire de Vancouver au sujet de l'application de la licence, et ils réagissent très lentement.

Le sénateur Mercer : Puisque nous sommes sur cette question, le premier aspect que vous avez soulevé concernait la tenue d'une audience relative à diverses violations du protocole d'entente. De quelle nature sont ces violations, précisément? La liste est peut-être longue, alors donnez-moi seulement un exemple rapide.

M. Uppal : La principale violation du protocole d'entente tient au fait que le propriétaire-exploitant ne touche pas le tarif prévu à l'annexe 1 et l'annexe 2.

Le sénateur Mercer : C'est plutôt fondamental.

M. Uppal : Oui, c'est ce que nous faisons valoir à l'APV. On nous dit que nos preuves sont anecdotiques, car nous ne pouvons leur fournir qu'un relevé. Parfois, les relevés que nous recevons des propriétaires d'entreprise pour lesquelles nous travaillons ressemblent à une facture de dépanneur. C'est très sérieux; c'est comme ça, établi à la main.

Le sénateur Mercer : C'est curieux. En passant, vous avez mentionné, dans votre exposé, qu'au dernier décompte il y avait 4 600 licences pour du soutien supplémentaire. On nous a dit, à un moment donné, au cours des derniers jours, qu'il y en avait beaucoup plus que ça; qu'il y a beaucoup plus de camionneurs titulaires de licences, et que, maintenant, certaines de ces personnes ne sont pas ici à Vancouver — elles viennent peut-être de la Saskatchewan ou du Manitoba —, mais le nombre de licences délivrées est beaucoup plus élevé que cela.

M. Smith : Oui, à l'occasion de la dernière réunion des intéressés, on a mentionné une estimation superficielle qui se rapproche davantage des 6 000 licences délivrées. C'est probablement plus près de 4 600, dans la province de la Colombie-Britannique. Par exemple, une entreprise de camionnage de la Saskatchewan susceptible d'avoir besoin de faire prendre un conteneur au port de Vancouver obtiendra une licence pour tous ses camions, pour s'assurer que tout camion disponible est en mesure d'accéder au port.

Senator Mercer: This morning we heard evidence from the Western Transportation Advisory Council, WESTAC. Ruth Sol was here, and those of us from the East were rather impressed by the council because it seemed to have management, labour importers, exporters, the shipping lines, the customers, the whole mix of people involved in using and making the Port of Vancouver work or the Pacific Gateway work; are either the CAW or the longshoremen a member of that? I believe the longshoremen are, are not they?

Mr. Dufresne: Yes, they are both members.

Senator Mercer: Okay; and CAW is a member?

Mr. Smith: In terms of rail, we are involved with WESTAC.

Senator Mercer: Is that because you represent the CN and others?

Mr. Smith: That is right.

Senator Mercer: There is an interesting process; I am bringing them up because in our exchange, we talked an awful lot about labour shortage. The shortage of workers and specifically the shortage of truck drivers. I do not believe I am misquoting; it may have been her or her colleague who said that one of the best ways to fix the shortage of truck drivers is to pay them more, which made some sense to me. However, now I find that there is an agreement to pay truck drivers more, which has been neglected by the companies.

Mr. Smith: Yes.

Mr. Dufresne: Yes.

Mr. Smith: There are many companies that are paying less than what they should be paying, yes.

Senator Mercer: Are these companies part of the memorandum of agreement.

Mr. Smith: Yes.

Senator Mercer: Are they all signatories of the memorandum of agreement?

Mr. Smith: I do not believe they are all signatories, are they?

Mr. Uppal: Yes, they are all signatories.

Mr. Smith: They are all obliged to follow the MOA in order to get a licence at the Port of Vancouver.

Senator Zimmer: What is the rationale in not paying?

Mr. Uppal: There are truck drivers who come in who, traditionally, used to work on the highway, long haul. They would not see their family for four, five, six days in a row. Since our dispute in 2005, our rates have now jumped up so that we are making a living. These truckers now decide to come in off the highway, drop the rate down a little to come into town to do some

Le sénateur Mercer : Ce matin, nous avons entendu le témoignage du Western Transportation Advisory Council, WESTAC. Ruth Sol était ici, et ceux d'entre nous qui viennent de l'Est étions plutôt impressionnés par le conseil, car il semble mobiliser la direction, les syndicats, les importateurs, les exportateurs, les lignes maritimes, les clients, bref, tous les intervenants, pour assurer la bonne marche du port de Vancouver ou de la porte du Pacifique; est-ce que les TCA ou les débardeurs sont membres de ce conseil? Je crois que les débardeurs y sont représentés, n'est-ce pas?

M. Dufresne : Oui, ces deux groupes sont représentés.

Le sénateur Mercer : D'accord; et les TCA sont membres du conseil?

M. Smith : En ce qui concerne le transport ferroviaire, nous avons des liens avec WESTAC.

Le sénateur Mercer : Est-ce parce que vous représentez le CN et d'autres travailleurs?

M. Smith : C'est exact.

Le sénateur Mercer : C'est un mécanisme intéressant; je soulève la question parce que nous avons, dans nos échanges avec WESTAC, beaucoup parlé de la pénurie de main-d'œuvre, la pénurie de travailleurs et, plus précisément, la pénurie de camionneurs. Je ne crois pas déformer les propos du conseil; j'ignore si c'est elle ou son collègue qui a déclaré que l'une des meilleures façons de remédier à la pénurie de camionneurs consiste à les payer davantage, solution qui m'apparaît sensée. Toutefois, je constate qu'il y a un protocole d'entente visant mieux rémunérer les camionneurs, et que les entreprises n'en tiennent pas compte.

M. Smith : Oui.

M. Dufresne : Oui.

M. Smith : De nombreuses entreprises versent un tarif inférieur à celui qu'elles devraient verser, oui.

Le sénateur Mercer : Et ces entreprises sont visées par le protocole d'entente?

M. Smith : Oui.

Le sénateur Mercer : Elles sont toutes signataires du protocole d'entente?

M. Smith : Je ne crois pas qu'elles soient toutes signataires. Les sont-elles?

M. Uppal : Oui, elles sont toutes signataires.

M. Smith : Elles sont toutes tenues de se conformer au PE pour obtenir une licence d'accès au port de Vancouver.

Le sénateur Zimmer : En quoi est-il utile de ne pas payer?

M. Uppal : Il y a des camionneurs qui arrivent et qui avaient l'habitude de faire de la route, du transport sur grande distance. Ils ne voyaient pas leur famille pendant quatre, cinq, six jours d'affilée. Depuis notre conflit en 2005, nos tarifs ont augmenté, nous arrivons à faire nos frais. Ces camionneurs décident de renoncer aux longues distances, réduisent un peu leur tarif pour

work and be with their families. They are not making as much money as they did on the highway, but they are cutting the rate that we are making in town and then that is the beginning of the end, right.

Senator Mercer: They are home every night.

Senator Mercer: Someone in our discussion yesterday and in part of our discussion today, we talked about the reputation and image of the Port of Vancouver. One of the items we discussed was what is viewed as frequent disruptions in service because of labour disputes with various unions and/or groups. Are you concerned about this? I am not asking you to abandon your commitment to your memorandum of agreement. However, does this concern your members and the union itself?

Mr. Smith: Of course, senator, if the Port of Vancouver is damaged any more by its reputation, the container traffic in general will be reduced, which will reduce everybody's available work whether it is longshoremen, container truck drivers or whatever; we can see it. We know how other ports can pick up the slack if need be, and those containers can go elsewhere. That is the last thing we want. It begs the question of why, then, neither level of government is making any effort to prevent that from happening in the future in terms of providing legislation for continuing the MOA or some form of MOA, so that there is some minimum payment for the container truck drivers to prevent another work stoppage.

Senator Mercer: Now, I gather from what you have said in your presentation that this company, Bestlink Transport Services Inc., was suspended?

Mr. Smith: Yes.

Senator Mercer: It came back as WE CAN.

Mr. Smith: Yes.

Senator Mercer: The next version will be "WE WILL," I suppose.

Mr. Smith: There is money on that one.

Senator Mercer: I want to get in on the pool.

Does it specifically say in the memorandum of agreement that the Vancouver Port Authority is charged with the responsibility of policing this?

Mr. Smith: It does now. The regulations in place allow the port to issue licences, and, as a condition of a licence, the employers will abide by the memorandum of agreement, so it is the port's authority.

Senator Mercer: Okay, that makes sense to me, and if that were enforced, there would be no work stoppage this summer.

venir travailler en ville et être avec leur famille. Ils ne font pas autant d'argent qu'avec le transport longue distance, mais ils réduisent le tarif que nous touchons en ville, et ça, c'est le début de la fin.

Le sénateur Mercer : Ils sont à la maison tous les soirs.

Le sénateur Mercer : Quelqu'un, dans notre discussion d'hier et dans une partie de notre discussion d'aujourd'hui... nous avons parlé de la réputation et de l'image du port de Vancouver. Nous avons parlé, notamment, de ce qui est perçu comme une interruption fréquente du service liée à des conflits de travail avec divers syndicats ou d'autres groupes. Est-ce que cela vous préoccupe? Je ne vous demande pas d'abandonner votre engagement envers votre protocole d'entente. Mais la situation est-elle source de préoccupation pour vos membres et pour le syndicat?

M. Smith : Bien sûr, sénateur, si la réputation du port de Vancouver souffre davantage, l'ensemble du transport de marchandises conteneurisées sera réduit, ce qui va réduire d'autant le travail offert à l'ensemble des intervenants, qu'il s'agisse des débardeurs, des chauffeurs de camions porte-conteneurs ou d'autres personnes; nous pouvons le voir. Nous savons que d'autres ports peuvent prendre la relève au besoin, et que ces conteneurs peuvent aller ailleurs. C'est bien la dernière chose que nous souhaitons. La question qui s'impose à l'esprit, alors, c'est pourquoi aucun des ordres de gouvernement ne lève le petit doigt pour prévenir une telle chose en adoptant des lois pour maintenir le PE ou une forme de PE, afin qu'on puisse verser un tarif minimum aux chauffeurs de camions porte-conteneurs et prévenir un autre arrêt de travail.

Le sénateur Mercer : Alors, je crois comprendre, d'après ce que vous avez dit dans votre exposé, que cette entreprise, Bestlink Transport Services Inc., a été suspendue?

M. Smith : Oui.

Le sénateur Mercer : Elle est revenue sous le nom de WE CAN.

M. Smith : Oui.

Le sénateur Mercer : Sa prochaine incarnation sera « WE WILL », je suppose.

M. Smith : Il y a fort à parier que vous avez raison.

Le sénateur Mercer : Je parierais là-dessus.

Est-ce qu'on prévoit explicitement dans le protocole d'entente que l'autorité portuaire de Vancouver a pour responsabilité d'assurer l'exécution du protocole?

M. Smith : Maintenant, oui. La réglementation en vigueur autorise le port à délivrer des licences, et, pour en obtenir une, les employeurs doivent se plier aux exigences énoncées dans le protocole d'entente; c'est donc l'autorité portuaire qui est responsable.

Le sénateur Mercer : D'accord, cela me semble sensé, et si on assurait le respect du protocole, alors il n'y aurait pas d'arrêt de travail cet été.

Mr. Smith: However, the MOA expires in July. Therefore, there will be no MOA for the Vancouver Port Authority to enforce.

Senator Mercer: It is much easier to talk of future agreements if you have honoured the current one.

Mr. Dufresne: If I could make a comment on that, with your indulgence. One of the problems with MOAs is enforcement mechanisms, adequate enforcement mechanisms and a willingness to enforce the memorandums.

As I said, this one company got suspended, but they need to police it, if you will, where people can make complaints without putting their livelihood in jeopardy. They need to be able to say that XYZ Company is not paying the proper rate. Otherwise, as the other gentleman said, it will be a downward spiral where everybody will be charging a rate that is \$5 cheaper or getting paid the same rate and kicking back some money to a dispatch system in order to get the work. That will just drive down the quality, which will hurt the reputation of the Port of Vancouver.

We have done a lot of work to promote the reputation of the Port of Vancouver. Just two days ago, I met with the trade commissioner from the Foreign Affairs and International Trade Canada here in Vancouver. They are in town on a training forum. A number of people came and spoke from the Port of Vancouver and from the shipping community — the shipping lines, container lines — and we made presentations on the work we are doing. We have travelled with the port and with our employers to promote the Port of Vancouver, and that is one of the reasons for growth in trade, we believe, aside from the fact that China is booming, which is why Vancouver became the port of choice.

Senator Mercer: I am from Halifax, and I met with your counterparts in Halifax not too long ago. We talked about some of the problems that they are having, about training. Is adequate training being provided in the Port of Vancouver by the Vancouver Port Authority or by other entities?

Mr. Dufresne: As provided by our employers with our members doing the training, well, adequate is a difficult way to describe it. We are training on a two-shift-a-day basis, six days a week. One of the issues that is that over the course of the next four years, probably 900 people will retire out of a workforce of a little over 4,000 people. When those people retire, many of them carry what are called ratings or abilities to do certain jobs, so with 900 people retiring we could take anywhere from 1,600 to 2,000 positions that will be retiring.

Therefore, there is a lot of training going on. There could be more certainly, and they are, in fact, building a training centre now out in Richmond, which will be run by the British Columbia

M. Smith : Par contre, le PE prend fin en juillet. Par conséquent, l'autorité portuaire de Vancouver n'aura plus de PE à exécuter.

Le sénateur Mercer : Il est beaucoup plus facile d'envisager la conclusion d'ententes futures si celle qui est en cours a été respectée.

M. Dufresne : J'aimerais dire quelque chose à ce sujet, si vous permettez. L'un des problèmes des PE concerne les mécanismes d'exécution, l'établissement de mécanismes d'exécution adéquats, et la volonté d'assurer l'exécution des protocoles d'entente.

Comme je l'ai dit, cette entreprise a été suspendue, mais il faut exercer un contrôle à cet égard, donner aux gens la possibilité de formuler des plaintes sans mettre en péril leur subsistance. Ils doivent pouvoir dire que l'entreprise XYZ ne verse pas le tarif convenu. Sinon, comme l'a dit l'autre témoin, il y aura un mouvement à la baisse où tout le monde exigera 5 \$ de moins ou touchera le même tarif et versera des pots-de-vin à un système de répartition pour avoir du travail. Cela va seulement faire baisser la qualité, ce qui va ternir la réputation du port de Vancouver.

Nous avons fait beaucoup de travail pour promouvoir la réputation du port de Vancouver. Il y a deux jours seulement, j'ai rencontré le délégué commercial d'Affaires étrangères et Commerce international Canada à Vancouver. Des gens du ministère sont en ville pour une conférence sur la formation. Un certain nombre de personnes du port de Vancouver et du milieu du transport des marchandises — les lignes maritimes, les entreprises de transport de conteneurs — sont venues, et nous avons présenté des exposés sur le travail que nous faisons. Nous avons voyagé avec les représentants du port et avec nos employeurs dans le but de promouvoir le port de Vancouver, et c'est l'une des raisons de la croissance des échanges commerciaux à notre avis, outre le fait que la Chine connaît une période de prospérité, et c'est pourquoi Vancouver jouit d'un statut privilégié.

Le sénateur Mercer : Je suis originaire de Halifax, et j'ai rencontré vos homologues de Halifax il n'y a pas trop longtemps. Nous avons parlé de certains des problèmes qu'ils connaissent, et ce qui concerne la formation. Est-ce qu'une formation adéquate est dispensée au port de Vancouver, par l'autorité portuaire de Vancouver ou par d'autres entités?

M. Dufresne : Dans la mesure où la formation est offerte par nos employeurs et dispensée par nos membres, eh bien, on pourrait difficilement la qualifier d'adéquate. Nous dispensons la formation à raison de deux quarts de travail par jour, six jours par semaine. L'un des problèmes, c'est qu'au cours des quatre prochaines années, probablement 900 personnes vont prendre leur retraite; or, l'effectif est d'un peu plus de 4 000 personnes. Lorsque ces personnes partiront, nombre d'entre elles posséderont des cotes ou des compétences leur permettant d'exercer certaines fonctions, alors, avec 900 départs à la retraite, nous pourrions nous retrouver avec 1 600 à 2 000 postes vacants.

Il y a donc beaucoup de formation à fournir. On pourra certainement en offrir davantage, et, de fait, on bâtit actuellement à Richmond un centre de formation qui sera dirigé par la British

Maritime Employers Association, BCMEA; and International Longshore and Warehouse Union, ILWU. It is being built on port property with the intention of more ongoing training.

Senator Mercer: Would that facility house the simulators that are used for training?

Mr. Dufresne: That is correct. There will be two simulators. The facility is being drywalled and painted at the moment.

Senator Mercer: If I wanted to become a longshoreman and work on a simulator, where would I get my training now?

Mr. Dufresne: There are no facilities that you could get any training in unless you were part of the hiring process. I should have brought the presentation that I did the other day with me. We will be hiring in a couple weeks for about 400 positions. Last time we did this in 2006, 10,000 people applied for 1,500 positions. Out of the 1,500 positions, 400 people were drawn in a lottery style draw and out of those 400, only about 238 people made it all the way through the process. First, they have to undergo the two-day safety orientation program and write a safety comprehension test. If they pass that, then they get into the training programs.

Senator Zimmer: You mentioned the MOA expires in July of this year. Are there ongoing negotiations right now and any chance of one being in place in August of this year?

Mr. Smith: At this point, no, there are no ongoing negotiations. As I have said in the presentation, nobody seems to be taking any responsibility in either the federal or provincial government to extend it, provide a mechanism for a new memorandum of agreement or establish a minimum pay rate past the expiry date in July.

Senator Zimmer: My next question is on security clearance. Is your membership affected by the federal Marine Transportation Security Clearance Program, which requires certain port employees to submit background checks, and, if so, what impact do you expect it will have on the efficiencies capacity for handling or transporting containerized freight?

Mr. Smith: Senator, we are not covered by that.

Senator Zimmer: You are not covered, okay. Are you Mr. Dufresne?

Mr. Dufresne: Yes, we are covered. We are currently working with Transport Canada to identify certain positions — safety sensitive positions or security sensitive positions, if you will — that would require a security clearance program.

Columbia Maritime Employers Association ou BCMEA, et l'International Longshore and Warehouse Union, ou ILWU. On construit le centre sur le terrain du port dans le but de fournir davantage de formation permanente.

Le sénateur Mercer : Est-ce que cet établissement accueillerait les simulateurs qu'on utilise pour la formation?

M. Dufresne : C'est exact. Il y aura deux simulateurs. On s'affaire actuellement à installer les cloisons sèches et à peindre.

Le sénateur Mercer : Si je voulais devenir débardeur et apprendre au moyen d'un simulateur, où pourrais-je obtenir une formation à l'heure actuelle?

M. Dufresne : Il n'y a aucune installation qui vous permettrait de bénéficier de cette formation, à moins que vous ne soyez déjà engagé dans le processus d'embauche. J'aurais dû apporter l'exposé que j'ai présenté l'autre jour. Dans quelques semaines, nous allons embaucher en vue de combler environ 400 postes. La dernière fois que nous avons fait cela, en 2006, 10 000 personnes avaient postulé, et il n'y avait que 1 500 postes à combler. Sur les 1 500 postes, 400 personnes ont été choisies au moyen d'un tirage au sort, et seulement 238 de ces 400 personnes sont allées jusqu'au bout. Tout d'abord, elles doivent participer à un programme de deux jours relatif à la sécurité et réussir l'examen écrit de compréhension de la sécurité. Ce n'est qu'après avoir franchi ces étapes qu'ils passent aux programmes de formation.

Le sénateur Zimmer : Vous avez mentionné que le PE expire en juillet de cette année. Y a-t-il actuellement des négociations? Est-il possible qu'un protocole d'entente soit mis en œuvre en août de cette année?

M. Smith : Pour l'instant, non, il n'y a pas de négociations en cours. Comme je l'ai dit pendant mon exposé, ni le gouvernement fédéral ni le gouvernement provincial ne semble vouloir se charger d'étendre le protocole, de fournir un mécanisme propice à la conclusion d'un nouveau protocole d'entente ou d'établir un tarif minimum qui s'appliquerait au-delà de l'expiration du protocole, en juillet.

Le sénateur Zimmer : Ma prochaine question porte sur l'habilitation de sécurité. Vos membres sont-ils visés par le Programme fédéral d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime, qui exige que certains employés portuaires fassent l'objet de vérification des antécédents? Dans l'affirmative, selon vous, quelle sera l'incidence du programme sur la capacité de manutention ou de transport efficaces de marchandises conteneurisées?

M. Smith : Nous ne sommes pas visés par ce programme.

Le sénateur Zimmer : Vous n'êtes pas visés, d'accord. Et vous, monsieur Dufresne?

M. Dufresne : Oui, nous sommes visés. Nous collaborons actuellement avec Transports Canada pour déterminer quels postes — des postes critiques pour la sécurité ou, si vous voulez, des postes à cote de sécurité élevée — devraient être visés par le Programme d'habilitation de sécurité.

As I said earlier, one of the issues that we have is that there is no fair transparent independent appeals process contained in the regulation. One of the issues that we are dealing with is security and efficiency. However, we also want to see built into that, our rights as Canadian citizens not to be unduly subjected to background checks without a proper recourse mechanism or some mechanism that would allow a person, who is wrongfully denied the ability make a representation, to have the decision overturned.

Currently, as I said, within Transport Canada they are setting up their own Office of Reconsideration right down the hall from the person who just turned those people down, and we do not feel that is acceptable under Canada's system of governance. Also Justice O'Connor, in his second report on the Maher Arar inquiry, reported on the fact that Transport Canada is becoming more and more a security-intelligence organization than it started out to be. They have their own marine security, marine intelligence and airport intelligence. They have all these different departments in there, and yet they report essentially to nobody except the Minister of Transport.

If we cannot get the appeals process in front of somebody, such as a judge, we feel that it would be more proper to appeal to the Transportation Appeal Tribunal of Canada. They have told us it will take five years to enact legislation to allow that. However, we believe if there was a will amongst all the parties in the House of Commons to make sure that people had their Charter rights guarded, they should be able to get party consent to get something such as that through; or they should just do it through Order in Council, and we would work with them to get the agreement.

Senator Zimmer: To accomplish that.

Mr. Dufresne: Yes.

Senator Zimmer: The other question is in the area of passports. Is your membership affected by the Western Hemisphere Travel Initiative, which would require Canadians crossing the U.S. border by land or sea to carry a passport starting no later than June of 2009 and probably earlier? If so, what impact do you expect it would have on your efficiency capacities for handling or transporting containerized freight?

Mr. Dufresne: In the area of passports, it would not affect us so much in the containerized section, but Vancouver is a very big cruise ship facility. I cannot remember the number of passengers we handle in a year. I assume it is well over a million and we feel that many people may not bother coming from the U.S. to get on these ships to go up to Alaska, and it may affect Canadians who travel to Seattle. There are different ports where they can get on the vessel and do the 14-day tour, 10-day tour or 7-day tour.

Comme je l'ai dit plus tôt, l'un des problèmes que nous avons, c'est que la réglementation ne prévoit aucun mécanisme d'appel indépendant, équitable et transparent. L'un des problèmes que nous cherchons à résoudre concerne la sécurité et l'efficacité. Toutefois, nous tenons aussi à encastrer dans un mécanisme l'histoire de protéger nos droits, à titre de citoyen canadien, de ne pas faire indûment l'objet de vérification des antécédents, un mécanisme de recours convenable ou une sorte de mécanisme qui permettrait à une personne refusée à tort de présenter des observations et, peut-être de faire annuler la décision.

À l'heure actuelle, comme je l'ai dit, Transports Canada s'affaire à établir son propre Bureau de réexamen, qui exercerait ses activités à deux pas de la personne même qui vient tout juste de refuser ces gens, et nous sommes d'avis qu'une telle situation est inacceptable sous le régime de gouvernance canadien. D'ailleurs, le juge O'Connor, dans son deuxième rapport s'inscrivant dans la Commission Arar, a signalé que Transports Canada s'intéresse de plus en plus au renseignement de sécurité qu'autrefois. Le ministère est doté de son propre service de sécurité maritime, de renseignement maritime et de renseignement aéroportuaire. On y trouve toutes ces sections qui, pourtant, relèvent essentiellement du ministre des Transports et de personnes d'autre.

Si nous ne pouvons interjeter appel devant quelqu'un, comme un juge, nous estimons qu'il serait plus convenable d'en appeler devant le Tribunal d'appel des transports du Canada. Ils nous ont dit qu'il faudra cinq ans pour promulguer une loi qui permet cela. Toutefois, nous croyons que, si tous les partis à la Chambre des communes étaient disposés à prendre les mesures qui s'imposent pour protéger les droits prévus dans la Charte, on pourrait obtenir le consentement de chaque parti pour faire adopter une telle loi; on pourrait également le faire au moyen d'un décret, et nous pourrions travailler avec eux pour en arriver à un accord.

Le sénateur Zimmer : Pour réaliser cela.

M. Dufresne : Oui.

Le sénateur Zimmer : L'autre question concerne les passeports. Vos membres sont-ils touchés par l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental, dans le cadre duquel les Canadiens qui franchissent la frontière terrestre ou maritime américaine doivent posséder un passeport au plus tard en juin 2009 et probablement avant? Dans l'affirmative, quelle serait, selon vous l'incidence sur la capacité de manutention ou de transport efficaces de marchandises conteneurisées?

M. Dufresne : Pour ce qui est des passeports, cela n'aurait pas vraiment d'incidence sur la section du transport conteneurisé mais Vancouver accueille de nombreux navires de croisière. J'oublie le nombre de passagers qui y transitent chaque année. Je suppose que nous voyons passer plus d'un million de passagers, et nous croyons que de nombreuses personnes ne voudront peut-être pas se donner la peine de se déplacer des États-Unis à Vancouver pour monter à bord de ces navires et aller jusqu'en Alaska, et cela pourrait aussi avoir un impact sur les Canadiens qui se rendent à Seattle. Il y a divers ports où ces gens peuvent monter à bord d'un navire pour un voyage de 14 jours, de 10 jours ou de 7 jours.

Therefore, it may impact the business quite a bit with Americans not wanting to get a passport to come into Canada and it may affect people going down to the U.S. to board in Seattle.

Senator Zimmer: They just bypass the process.

Mr. Dufresne: Yes.

Senator Zimmer: From your perspective, is there labour peace in the containerized transportation industry and, if not, what conditions do you believe need to exist; and can the federal government play a role in this?

Mr. Dufresne: At our end, we believe there is peace in the container industry. There is much aggravation right now at the railways and the choke points. There is the feeling that the containers are being held hostage by Canada's two national railways by shortage of supply of proper railcars to haul the containers back and forth across Canada and that there should be something done to ensure that there be an adequate supply of railcars.

Senator Zimmer: We have heard a fair amount of testimony about that.

Mr. Smith: There is, at this point in time, stability in container trucking. There will not be after the expiry of Mr. Ready's MOA at the end of July. That will be the beginning of rate cutting. We have been through this so many times now that we know exactly what will happen: The rates will be cut, it will spiral down leading to instability in the port, followed by the possibility of an another work stoppage sometime after that.

Senator Zimmer: Can the federal government play a role in this and, if so, what?

Mr. Smith: The federal government can play a role in this as they did in the past, and that is by providing legislation that allows somebody — an arbitrator or a commission — to be able to set minimum rates to prevent the undercutting from happening.

Senator Zimmer: Thank you. Thank you for your candour.

The Chairman: I have some information with which we were provided before coming here. It says that Transport Canada introduced regulations in November 2006 that allowed the Vancouver Port Authority and the Fraser River Port Authority to issue licences to container truckers and require them to meet certain conditions including complying with the port's reservation and tracking systems and paying rates set by law. The regulations are expected to bring certainty to the issue and increase the reliability of ports to shippers and clients around the world.

Are you aware of the regulations of November 2006?

Par conséquent, cela pourrait avoir des répercussions commerciales considérables, car certains Américains ne voudront pas se procurer un passeport pour venir au Canada, et il pourrait aussi y avoir des répercussions sur les gens qui se rendent aux États-Unis pour monter à bord d'un navire à Seattle.

Le sénateur Zimmer : Ils se contentent d'éviter le processus.

M. Dufresne : Oui.

Le sénateur Zimmer : À votre avis, peut-on dire que la paix règne dans l'industrie du transport conteneurisé? Sinon, quelles sont, selon vous, les conditions nécessaires à cette paix? Et le gouvernement fédéral peut-il jouer un rôle à cet égard?

M. Dufresne : De notre point de vue, nous croyons que la paix règne dans l'industrie du transport conteneurisé. Il y a beaucoup d'irritation actuellement à l'égard des chemins de fer et des points de contrôle. On a l'impression que les conteneurs sont pris en otage par les deux transporteurs ferroviaires nationaux du Canada, en raison du nombre insuffisant de wagons convenables pour le transport des conteneurs de part et d'autre du Canada, et qu'il faudrait faire quelque chose pour veiller à ce qu'on dispose d'un nombre adéquat de wagons.

Le sénateur Zimmer : Nous avons entendu un bon nombre de témoignages à ce sujet.

M. Smith : En ce moment, il y a de la stabilité dans le secteur des camions porte-conteneurs. Mais ce ne sera pas le cas lorsque le PE de M. Ready cessera d'être en vigueur, fin juillet. C'est à ce moment-là que va commencer la réduction des tarifs. Cela nous est arrivé si souvent que nous savons exactement ce qui va se produire : les tarifs seront réduits, la situation va se détériorer et causer de l'instabilité dans le port, ce qui va laisser planer la possibilité d'un autre arrêt de travail un peu plus tard.

Le sénateur Zimmer : Le gouvernement fédéral peut-il jouer un rôle à ce chapitre? Dans l'affirmative, lequel?

M. Smith : Le gouvernement fédéral peut jouer le même rôle qu'il a déjà joué dans le passé, c'est-à-dire adopter une loi qui habilite quelqu'un — un arbitre ou une commission — à fixer des tarifs minimaux pour prévenir le gâchage de prix.

Le sénateur Zimmer : Merci. Merci de votre candeur.

La présidente : J'ai en ma possession des renseignements qui nous ont été fournis avant notre arrivée ici. Cette documentation révèle que Transports Canada a pris, en novembre 2006, un règlement permettant à l'autorité portuaire de Vancouver et à l'autorité portuaire du fleuve Fraser de délivrer des licences aux chauffeurs de camions porte-conteneurs et de leur imposer certaines conditions, y compris la conformité avec les systèmes de contrôle et de réservation du port et les tarifs prévus par la loi. On s'attend à ce que le règlement apporte de la certitude à la question et augmente la fiabilité des ports pour les transporteurs et les clients de partout dans le monde.

Êtes-vous au courant du règlement adopté en novembre 2006?

Mr. Smith: Yes. This is what we speak of. Those are the rates and the licences, which the Vancouver Port Authority issues, that they are talking about, the ones that are established in the MOA.

The Chairman: Okay.

Mr. Smith: The memorandum of agreement expires at the end of July. The port, therefore, will have no rates to enforce after that. That is the problem.

Senator Mercer: Mr. Smith, could you put on your other hat as a representative of the CAW and talk about the railways. This morning, we were told that about 50 per cent of the workforce in CN — I believe it was CN they were talking about — will be eligible to retire in the next five years. Is your union addressing that with the employer and making sure that there are enough replacements with the proper training?

Mr. Smith: Our union represents 265,000 people Canada-wide. I cannot speak for people on the rail. I know nothing about it at all.

Senator Mercer: Okay. Good. Thank you.

Senator Tkachuk: I would like to go back to the owner-operators, just so I understand this issue as clearly as I can. I believe these owner-operators are people who buy a truck and figure there is market out there for something that they do because they like driving a truck, so they hunt for business. They may find a company that is in the trucking business that contracts them to haul whatever it is that they want to haul in Vancouver from the port to the customer. Am I okay so far?

Mr. Uppal: Yes.

Senator Tkachuk: Therefore, the person is an independent businessman, so to speak. It seems to me that the only reason that that person would not make enough money is if there were too many truckers; if there were too few, then they would be paying a lot of money because there is much traffic with an abundance of product coming through. Is that part of the problem, oversupply? You have too many truckers seeking the same customers.

Mr. Uppal: That is precisely the problem.

Senator Tkachuk: Is it because it is warm in Vancouver? We do not have those issues somewhere else, it happens to be here.

Mr. Uppal: It is not that it is warm in Vancouver.

Senator Tkachuk: It is zero in Edmonton, and they do not want to be there.

Mr. Uppal: It is much warmer at home in their own bed than it is sleeping in their truck somewhere on the side of the road. That is the problem. The highway truckers are coming into the town and flooding the market with more trucks, hence rate cutting.

Senator Tkachuk: Yes, that is what they are doing; right?

M. Smith : Oui. C'est de cela que nous parlons. Ce sont les tarifs établis par l'autorité portuaire de Vancouver et les licences délivrées par elle, ce sont les tarifs et les licences dont il est question, ceux qui sont prévus dans le PE.

La présidente : D'accord.

M. Smith : Le protocole d'entente expire à la fin de juillet. Ainsi, le port n'aura plus de tarifs à appliquer par la suite. C'est ça, le problème.

Le sénateur Mercer : Monsieur Smith, je fais maintenant appel au représentant des TCA et je vous invite à parler des chemins de fer. Ce matin, on nous a dit qu'environ 50 p. 100 de l'effectif de CN — je crois que c'est du CN qu'il s'agissait — sera admissible à la retraite au cours des cinq prochaines années. Est-ce que votre syndicat examine cette question avec l'employeur afin de veiller ce qu'il y ait suffisamment de remplaçants dûment formés?

M. Smith : Notre syndicat représente 265 000 personnes à l'échelle du Canada. Je ne saurais parler pour les gens du secteur ferroviaire. J'ignore tout de ce secteur.

Le sénateur Mercer : D'accord. C'est bon. Merci.

Le sénateur Tkachuk : J'aimerais revenir à la question des propriétaires-exploitants, juste pour m'assurer de bien comprendre cet enjeu. Je crois que ces propriétaires exploitants sont des gens qui achètent un camion et qui se disent qu'il y a un marché pour cela, car ils ont du plaisir à conduire un camion; alors ils se cherchent des clients. Ils peuvent tomber sur une entreprise de camionnage qui les prend comme sous-traitant pour qu'ils transportent une marchandise quelconque au port de Vancouver, afin qu'elle soit expédiée au client. Jusque-là, j'ai bien compris?

M. Uppal : Oui.

Le sénateur Tkachuk : Par conséquent, ce sont, pour ainsi dire, des gens d'affaires indépendants. J'ai l'impression que le secteur susceptible d'empêcher ces gens de faire suffisamment d'argent serait un trop grand nombre de camionneurs; s'il y en avait trop peu, alors on les paierait cher, en raison de la concurrence pour le transport d'une abondance de produits. Le problème tient-il en partie à une offre trop grande, c'est-à-dire un trop grand nombre de camionneurs qui s'arrachent les mêmes clients?

M. Uppal : C'est précisément cela, le problème.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce parce qu'il fait doux à Vancouver? Nous n'avons pas ce genre de problème ailleurs, cela ne se produit qu'ici.

M. Uppal : Le temps n'est pas si doux que ça à Vancouver.

Le sénateur Tkachuk : Il fait zéro à Edmonton, et ils ne veulent pas y être.

M. Uppal : On préfère de loin se retrouver dans son lit à la maison que dormir dans son camion, aux abords de la route. C'est ça, le problème. Les camionneurs routiers viennent en ville inondent le marché du camionnage, ce qui mène à la réduction des tarifs.

Le sénateur Tkachuk : Oui, c'est ça qu'ils font; n'est-ce pas?

Mr. Uppal: That is exactly what they are doing, yes.

Senator Tkachuk: I am trying to figure out how this is a problem. When you say that the highway truckers come in here, are they taking a little holiday, spending time here with their family rather than being on the road on cross-country trips, or have they decided that this would be a more permanent solution to their problem.

Mr. Uppal: These are truck drivers who are long-haul drivers based out of Vancouver. They live here with their families, but drive their trucks five or six days on the road either southbound to California or eastbound toward Toronto. They are gone for a number of days, but are based in Vancouver — that is where their home and family is and where their children go to school. Therefore, it is preferable for them to be home with their families every night — they already have their equipment, which is the truck that they own — to stop working for whomever they are working doing that long-haul trip. They take that particular tractor and either start up their own company, going around cutting the rate and taking work away from other people, or they work for a company of a friend that they may have.

Senator Tkachuk: They enter the marketplace here.

Mr. Uppal: Yes.

Senator Tkachuk: They drive the price down.

Mr. Uppal: That is right.

Senator Tkachuk: By setting a minimum price, are you not encouraging this? Will there not be even more truckers out there, because now the only thing that would be a deterrent to them entering the marketplace is the low prices? That is a deterrent from the long-haul drive, if I was a trucker, and you said you have a minimum price now, I would say, "Hey, this is good, I am in here, the heck with the long haul." That is not good though, is it? You disturbed the market to such an extent that now you have a total oversupply of trucks all here and less people doing the long hauls.

Mr. Uppal: That is exactly what happened in 2005 with the Vince Ready's memorandum of agreement. It set a minimum standard, people came into the industry and that minimum standard was not being enforced whatsoever, so they drove it down a little and that is what we are fighting with right now.

However, on the other side of the coin, the Vancouver Port Authority's licensing system has put a stop to new owner-operators entering the system. As of January 15, there are no new owner-operators allowed to enter the system unless they are a company that owns their own trucks and chassis and have company drivers working for them.

Senator Tkachuk: That is what happens when you do this. You have to restrict the marketplace to keep this up. Therefore, now you are preventing those people with the long hauls from setting up shop in Vancouver because if they are not part of the MOA, they cannot haul. That is what you want to have happen. You do not want them to haul. You are trying to prevent them from entering the marketplace.

M. Uppal: C'est exactement ce qu'ils font, oui.

Le sénateur Tkachuk: J'essaie de comprendre en quoi cela constitue un problème. Lorsque vous dites que les camionneurs routiers viennent ici, s'agit-il d'un petit répit, d'une période au cours de laquelle ils peuvent passer du temps avec leur famille au lieu de parcourir le pays, ou s'agit-il, pour eux, d'une solution plus permanente à leur problème?

M. Uppal: Il s'agit de camionneurs de Vancouver qui travaillent comme routiers. Ils vivent ici avec leur famille, mais passent cinq ou six jours par semaine sur la route, soit au sud, vers la Californie, soit à l'est, vers Toronto. Ils sont partis pendant un certain nombre de jours, mais ils résident à Vancouver — c'est là que se trouvent leur domicile et leur famille, et c'est là que leurs enfants vont à l'école. Par conséquent, il est préférable pour eux d'être à la maison chaque soir avec leur famille; ils ont déjà leur équipement, c'est-à-dire le camion qu'ils possèdent, et ils peuvent cesser de travailler pour quiconque leur donne de longs trajets. Ils prennent leur véhicule et lancent leur propre entreprise. Ils offrent un tarif réduit et enlèvent du travail à d'autres personnes, ou ils travaillent pour l'entreprise d'un ami.

Le sénateur Tkachuk: Et ils pénètrent sur le marché local.

M. Uppal: Oui.

Le sénateur Tkachuk: Ils font baisser les tarifs.

M. Uppal: C'est exact.

Le sénateur Tkachuk: En établissant un tarif minimum, n'encouragez-vous pas cela? Cela ne va-t-il pas encourager encore davantage de routiers, car, à l'heure actuelle, la seule chose susceptible de les dissuader d'entrer sur le marché local est le faible niveau des tarifs? Cela va dissuader les routiers, car si j'étais camionneur et qu'on me disait que vous avez fixé un tarif minimum, je me dirais : « ça alors, c'est bon ça, au diable les longs trajets. » Ce n'est pas suffisant, non? Vous avez tellement dérangé le marché que l'offre de camions est écrasante, et il y a moins de gens pour le transport sur longue distance.

M. Uppal: C'est exactement ce qui s'est produit en 2005 avec le protocole d'entente de Vince Ready. Le protocole établissait une norme minimum, les gens sont venus dans l'industrie et cette norme minimum n'a d'aucune façon été respectée, alors ils ont réduit un peu les tarifs, et c'est avec cette situation que nous devons composer maintenant.

L'envers de la médaille, par contre, c'est que le système d'octroi de licences de l'autorité portuaire de Vancouver a mis un terme à l'inscription de nouveaux propriétaires-exploitants dans le système. Depuis le 15 janvier, les seuls propriétaires-exploitants inscrits dans le système sont les entreprises qui possèdent leurs propres camions et remorques et qui embauchent des chauffeurs.

Le sénateur Tkachuk: C'est ce qui arrive lorsqu'on fait cela. Il faut restreindre l'accès au marché pour qu'il reste dynamique. Par conséquent, maintenant, vous empêchez les routiers de se lancer en affaires à Vancouver, car s'ils ne sont pas visés par le PE, ils ne peuvent transporter des marchandises. C'est ça que vous voulez. Vous ne voulez pas qu'ils puissent transporter des marchandises. Vous essayez de les empêcher d'entrer sur le marché.

Mr. Uppal: That is right.

Senator Tkachuk: Okay. I understand that. I am not sure I like it, but I understand it.

Mr. Smith: The other issue, of course, is that there is a shortage now of long-haul truckers.

Senator Tkachuk: I am sure there is.

Mr. Smith: The long-haul truckers, similar to container drivers, have been exploited for many years and I believe that is turning around. All these companies are saying that, in order to keep their long-haul truckers, they will have to pay them more money, so it may draw them back, in fact.

Senator Adams: I believe after Senator Tkachuk asked you a question, I know why you are looking for something to change the policy. Right now, you have a union and a policy with legislation. Is it different for truck drivers? Senator Tkachuk asked you about long-haul truck drivers that take away your business. Are you looking for some kind of legislation for that?

Mr. Smith: No, the Vancouver Port Authority has already limited the number of licences that will be issued from early this year forward. We are looking for legislation to provide a minimum standard after July when the Mr. Ready's MOA expires, and consequently there will be no minimum standards. We are seeking legislation that will provide at least the mechanism to provide those minimum rates from that point forward.

Senator Adams: Do you have some kind of have a law right now within government that just has to be amended?

Mr. Smith: I do not pretend to know the mechanisms of law. Both the provincial and federal governments have to cooperate and provide some law or legislation that allows a commissioner, arbitrator or third party to establish minimum rates for the container trucking industries as is provided now with Mr. Ready's memorandum of agreement.

Senator Adams: The gas and oil prices went up last year. The company does not want to negotiate because they do not make enough money with prices being so high now. What is the problem with the company? They do not want to negotiate about salaries or overtime.

Mr. Smith: We have negotiated a collective agreement for the owner-operators who we represent. We are concerned about the owner-operators who we do not represent and the employers again starting to cut rates from what they are now as provided for by legislation and the memorandum of agreement. After the memorandum of agreement expires, those companies do not have anybody to negotiate with because their workers are non-union, so that is our concern.

Senator Tkachuk: I would like to talk about the safety issues because there was something that you said that was quite interesting. You said that when they had done the last audit or

M. Uppal: C'est exact.

Le sénateur Tkachuk: D'accord. Je comprends cela. Je ne suis pas certain d'aimer cela, mais je comprends.

M. Smith: L'autre problème, bien sûr, c'est qu'il y a maintenant pénurie de routiers.

Le sénateur Tkachuk: Cela ne m'étonne pas.

M. Smith: Les routiers, tout comme les chauffeurs de camion porte-conteneurs, se font exploiter depuis de nombreuses années et je crois que cette situation doit bientôt changer. Toutes ces entreprises de transport sur longue distance disent que, pour conserver leurs routiers, ils devront les payer davantage, alors cela pourrait, de fait, les inciter à retourner sur ce marché.

Le sénateur Adams: À la lumière de la question que vous a posée le sénateur Tkachuk, je crois savoir pourquoi vous souhaitez un remaniement de la politique. Maintenant, vous avez un syndicat et une politique assortie de dispositions législatives. Est-ce différent pour les camionneurs? Le sénateur Tkachuk vous a interrogé au sujet des routiers qui vous volent des clients. Souhaitez-vous qu'une sorte de loi soit adoptée pour contrer ce phénomène?

M. Smith: Non, l'autorité portuaire de Vancouver limite déjà le nombre de licences à délivrer depuis le début de l'année. Nous voulons une loi qui fixera une norme minimum après juillet lorsque le PE de M. Ready prendra fin, car il n'y aura pas de normes minimales à ce moment-là. Nous voulons une loi qui prévoit au moins le mécanisme permettant de fixer ces tarifs minimums à ce moment-là.

Le sénateur Adams: Y a-t-il actuellement une sorte de loi que le gouvernement pourrait tout simplement modifier?

M. Smith: Je ne prétends pas connaître les rouages du processus législatif. Les gouvernements provincial et fédéral doivent coopérer et établir une loi ou des dispositions législatives qui habilite un commissaire, un arbitre ou un tiers à établir des tarifs minimums pour le secteur des camions porte-conteneurs, comme le prévoit actuellement le protocole d'entente de M. Ready.

Le sénateur Adams: Le prix de l'essence et du pétrole a augmenté l'an dernier. L'entreprise ne veut pas négocier, car elle ne fait pas de profits suffisants, les prix étant si élevés en ce moment. Quel est donc le problème de l'entreprise? Elle ne semble pas vouloir négocier les salaires ou les heures supplémentaires.

M. Smith: Nous avons négocié une convention collective pour les propriétaires-exploitants que nous représentons. Nous nous soucions des propriétaires-exploitants que nous ne représentons pas et les employeurs qui, encore une fois, commenceraient à réduire les taux par rapport à ce qu'ils sont en ce moment, tel qu'il est prévu par la loi et le protocole d'entente. Quand le protocole d'entente aura pris fin, les entreprises en question ne pourront négocier avec personne, car leurs travailleurs ne sont pas syndiqués. Voilà notre souci.

Le sénateur Tkachuk: J'aimerais parler de la question de la sécurité. C'est que vous avez dit quelque chose de très intéressant à ce sujet. Vous avez dit que, au moment de la dernière

safety check of trucks they found that, I believe you said that 40 per cent had safety issues or safety problems. Is that right? Are there no provincial regulations on safety issues or how is that applied?

Mr. Uppal: These tractors have to go through a safety inspection every six months. However, something could happen after the inspection. For example, if I was to get my inspection today and something happened to my truck tomorrow or the week after, I have the whole six months to repair it; but, during that time, if there was something flawed with my truck, and I was to go through a roadside inspection, the inspection would pick up that problem.

Senator Tkachuk: Therefore, what happens?

Mr. Uppal: Then I should have no choice but to get it fixed if it is unsafe for the road.

Senator Tkachuk: I see, okay.

Mr. Uppal: At that point in time, I would get a loan from my bank if I could not afford the repairs.

Senator Tkachuk: You mentioned earlier on that, when they had done the safety check, some 40 per cent of the trucks or tractors, as you call them, had problems. That seems like a lot to me, especially if they are checking the vehicle every six months. I do not get it. Is there something I am missing here?

Mr. Dufresne: That was a point I made, senator. When that was happening, was there a lack of enforcement or inspection by vehicle inspectors? People did not have the money to do the repairs or could not get bank loans to repair their vehicles, so they had more of a tendency to try and run the vehicle until they could get the money to fix it. If they are working independently, it is a lot of money for tires, brakes and maintenance.

Senator Tkachuk: Sure. Therefore, is it a problem that there are not enough inspections? Is the province not fulfilling its obligation to have more inspections, or are they letting instances go that should not be let go and letting trucks on the road that should not be on the road?

Mr. Dufresne: No, my point was that before the memorandum of agreement and before the rates were set under that memorandum of agreement, there was a large problem. The motor vehicle inspections were not being performed perhaps as regularly as they should. However, the federal and provincial governments put together a panel and came around to people to find out a solution to the issue that was happening at the ports with the truck drivers. That was one of the factors that they found: If people were not paid properly, then the vehicles would not be maintained and people could not make a living.

Senator Tkachuk: Therefore, the reason that the inspectors were slack was because the truckers were not paid well.

Mr. Dufresne: No, the reason the trucks were not getting repaired is because people were not making adequate money to do the proper repairs.

vérification de sécurité, ils ont constaté... je crois que vous avez dit que 40 p. 100 des camions avaient des problèmes de sécurité. Est-ce bien cela? N'y a-t-il aucune réglementation provinciale en matière de sécurité? Comment applique-t-on cela?

M. Uppal : Les tracteurs doivent faire l'objet d'une inspection de sécurité tous les six mois. Cependant, il se peut que quelque chose se produise après l'inspection. Par exemple, si mon camion subit l'inspection aujourd'hui, mais qu'il y arrive quelque chose demain ou la semaine prochaine, j'ai encore six mois pour faire faire la réparation; par contre, pendant ce temps-là, si mon camion a bien un problème et que je passe à un poste d'inspection routière, le problème serait relevé.

Le sénateur Tkachuk : Qu'est-ce qui se passe donc?

M. Uppal : À ce moment-là, je n'ai pas d'autre choix que de faire faire la réparation, si c'est un problème de sécurité routière.

Le sénateur Tkachuk : Bon, je vois.

M. Uppal : À ce moment-là, j'irais chercher un prêt à ma banque, si je n'ai pas les moyens de payer la réparation.

Le sénateur Tkachuk : Tout à l'heure, vous avez dit que, après les vérifications de sécurité on a constaté que 40 p. 100 environ des camions ou des tracteurs, comme vous les appelez, avaient des problèmes. Ça me semble beaucoup, surtout que vous faites inspecter les véhicules tous les six mois. Je ne comprends pas. Y a-t-il quelque chose qui m'échappe?

M. Dufresne : C'est ce que je disais, sénateur. Au moment où cela s'est produit, est-ce que les inspecteurs des véhicules ont manqué à la tâche? Les gens n'ont pas l'argent voulu pour faire faire les réparations ou ne peuvent obtenir un prêt bancaire pour faire réparer leur véhicule alors ils ont tendance à continuer de rouler jusqu'à ce qu'ils aient l'argent pour le faire. S'ils travaillent indépendamment, l'argent nécessaire aux pneus, aux freins et à l'entretien représente une grosse somme.

Le sénateur Tkachuk : Bien sûr. C'est donc qu'il n'y aurait pas un nombre suffisant d'inspections? La province s'acquitte-t-elle de son obligation de procéder à un plus grand nombre d'inspections, sinon manque-t-elle de rigueur et laisse-t-elle sur les routes des camions qui ne devraient pas y être?

M. Dufresne : Non, je disais que, avant le protocole d'entente et avant que les taux ne soient fixés en application du protocole d'entente, il y avait un gros problème. Les véhicules n'étaient peut-être pas inspectés aussi régulièrement qu'ils auraient dû l'être. Cependant, les autorités fédérales et provinciales ont mis sur pied un comité et se sont adressées aux gens, pour trouver une solution au problème qui touchait les camionneurs aux ports. C'est un des facteurs qu'elles ont relevés : là où les gens n'étaient pas rémunérés adéquatement, ils ne pouvaient entretenir le véhicule ni gagner leur vie.

Le sénateur Tkachuk : Les inspecteurs manquaient donc de rigueur parce que les camionneurs n'étaient pas bien payés.

M. Dufresne : Non, la raison pour laquelle les camions n'étaient pas réparés, c'est que les gens ne touchaient pas de sommes d'argent suffisantes pour faire faire les réparations qui s'imposaient.

Senator Tkachuk: What happens if the truck is found with faulty brakes or below a minimum level? Is the truck taken off the road by the inspector or are they issued a letter of compliance saying they have so many days to have it fixed?

Mr. Uppal: That is exactly what happens. If it is unsafe for the road, it will be taken off immediately on a tow truck to a shop. If it is something that is not safe but is okay for the time being, a conditional pass is given for a certain period of time to make sure the repairs are done and copy of the invoice for the repairs is produced.

Senator Tkachuk: Right, that is what I thought. Therefore, with that inspection with 40 per cent of the trucks being unfit, there would have been a heck of a lot of trucks taken off the road at that time.

Mr. Uppal: You have to understand that these inspections and these scales, which are set all around the province, are in locations where there is always a way to divert that inspection.

Senator Tkachuk: I see.

Mr. Uppal: Truck drivers can speak to each other. However, that is not the case now; that was back in 2005. Now, there are inspections going on quite vigorously. There has been a blitz this last week. Even in the monsoon rains that they had here last week, the inspectors were out there inspecting the trucks and very few of the trucks are going out on the hook.

Senator Tkachuk: That is good.

Mr. Uppal: That is good, but that is because the rates have come up and people are repairing their vehicles at this point in time. Mr. Dufresne was referring to the situation in 2005.

Senator Mercer: The other day when we went to Roberts Bank to Deltaport, as we were entering the causeway, there was a provincial government transport inspection — spot inspection on vehicles.

Mr. Uppal: Yes, that is right.

Senator Mercer: How often does that happen?

Mr. Uppal: In the bad weather, it does not happen as often, but spring is usually when they start their blitz. They go through all the trucks and put decals on them for the particular month that they were checked. Therefore — come the fall, when they see the vehicles going through the scales — they know when that truck was checked and whether or not to check it again. They monitor them.

Senator Mercer: Do they sort of say, "We have not looked at this guy's truck for four months. We should have a look at him"?

Mr. Uppal: Yes, and they pull him in.

Senator Mercer: You talked about the fact they used to be able to get around them. However, if they set one up going into Roberts Bank, there is no way around it.

Le sénateur Tkachuk : Qu'arrive-t-il si on découvre qu'un camion a des freins déficients ou en deçà de la norme? L'inspecteur interdit-il au camionneur de prendre la route ou lui remet-il une lettre de conformité disant qu'il dispose de tel nombre de jours pour faire la réparation?

M. Uppal : C'est exactement cela qui se produit. Si le véhicule est jugé dangereux, il est immédiatement remorqué à un garage. Si le véhicule peut tout de même rouler pour l'instant, l'autorisation de circuler est accordée conditionnellement pour une certaine période. Il faut alors faire réparer le véhicule et produire une copie de la facture.

Le sénateur Tkachuk : D'accord, c'est ce que je croyais. Par conséquent, à l'époque où l'inspection aurait révélé que 40 p. 100 des camions n'étaient pas conformes, c'est tout un lot de camions qui auraient été immobilisés à ce moment-là.

M. Uppal : Vous devez comprendre que les postes d'inspection et les balances, que l'on trouve partout, sont situés à des endroits qu'il est souvent possible d'éviter.

Le sénateur Tkachuk : Je vois.

M. Uppal : Les camionneurs peuvent se parler entre eux. Par contre, ce n'est pas le cas en ce moment; c'était comme cela en 2005. Maintenant, le programme d'inspection est assez énergique. Il y a eu un blitz la semaine dernière. Même sous les pluies diluviennes qui se sont abattues sur la région la semaine dernière, les inspecteurs étaient là à inspecter des camions, et très peu de camions y échappent.

Le sénateur Tkachuk : Voilà qui est bien.

M. Uppal : C'est bien, mais c'est parce que les tarifs ont augmenté et que les gens réparent leurs véhicules de nos jours. M. Dufresne parlait d'une situation qui existait en 2005.

Le sénateur Mercer : L'autre jour, nous sommes allés chez Deltaport, à Roberts Bank, et, en entrant sur la route, nous avons vu que les responsables provinciaux des transports procédaient à des inspections au hasard.

M. Uppal : Oui, tout à fait.

Le sénateur Mercer : À quelle fréquence fait-on cela?

M. Uppal : Quand le temps est mauvais, ça ne se fait pas aussi souvent, mais le blitz se fait habituellement au printemps. Les responsables inspectent tous les camions et y fixent des décalques indiquant le mois particulier où l'inspection s'est faite. Par conséquent — arrive l'automne, quand on voit que les véhicules passent sur les balances —, les gens savent à quel moment leur camion a été inspecté et s'il faut l'inspecter encore. Il y a donc une surveillance.

Le sénateur Mercer : Ils se disent plus ou moins : « Nous n'avons pas vérifié le camion de ce gars-là depuis quatre mois. Nous devrions le faire... »?

M. Uppal : Oui, et ils lui font signe de se ranger.

Le sénateur Mercer : Vous avez dit que, avant, on pouvait l'éviter. Par contre, si le point d'inspection est à Roberts Bank, n'y a pas moyen de l'éviter.

Mr. Uppal: There is no way around that one.

Senator Mercer: There is one way in and one way out. Is that it?

Mr. Uppal: Yes.

Senator Mercer: That is not the case with the other ports or terminals?

Mr. Uppal: No, they set up everywhere. They set up around those terminals. I am referring to the scales themselves, the actual scales, where they are located. They are stationary; they cannot be moved.

Senator Mercer: Okay, but the scales can be avoided.

Mr. Uppal: The scales can be avoided, but not those inspections. They will pop up anywhere.

Mr. Dufresne: I just wish that the committee, at its leisure between now and December, takes a look at the Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program and reviews the provisions. If you would like, I will make sure that we send our last submissions to Transport Canada to the committee also, so you could review it. Thank you very much.

Senator Mercer: We would appreciate that. Thanks.

The Chairman: We are pleased to have with us from the Corporation of Delta, Her Worship Lois Jackson, who is the mayor of the city. His Worship Colin Kinsley, the Mayor of Prince George, will join us soon, and we have Mr. Robert Paddon, Vice-President of TransLink, Greater Vancouver Transportation Authority.

Her Worship Lois Jackson, Mayor, Corporation of Delta: Thank you very much for the opportunity of speaking to you today.

With something so large, sometimes it is very difficult to cover such a huge amount of information and many of the concerns from people in a short period of time. However, I will attempt to do that in a couple of different ways.

First, I believe we have distributed a presentation to everyone. Our engineering department put together some facts and figures for you for easy reference. I would like to introduce Ian Radnidge, who is the director of engineering in Delta.

From that perspective, I would like to relate to you some of the concerns that Delta council has had for a number of years. We have had, of course, the growing trade container movements. You can see the gateway and how Delta is in the focus of the gateway with Fraser port, Vancouver port, BC Ferries, the regional traffic, et cetera. We have trucks, we have trains and we have traffic. I understand that you were able to get to Roberts Bank yesterday. We are very happy that you were able to see first-hand.

BC Ferries has 2.8 million vehicle trips that compete with the trucks coming from Deltaport Way, which you saw yesterday. We have seen a huge growth in the truck traffic coming through Delta

M. Uppal : Pas moyen d'éviter celui-là.

Le sénateur Mercer : Il y a une seule entrée et une seule sortie. C'est bien cela?

M. Uppal : Oui.

Le sénateur Mercer : Ce n'est pas le cas des autres ports ou terminaux?

M. Uppal : Non, ils s'installent n'importe où. Ils s'installent autour des terminaux en question. Je parle des balances elles-mêmes, l'emplacement des balances. Ce sont des trucs stationnaires; on ne peut les déplacer.

Le sénateur Mercer : D'accord, mais il est possible d'éviter les balances.

M. Uppal : On peut éviter les balances, mais pas ces inspections-là. Elles peuvent survenir n'importe où.

M. Dufresne : J'espère simplement que le comité pourra, à son gré, d'ici décembre, jeter un coup d'œil au Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes et en examiner les modalités. Si vous voulez, je vais m'assurer de transmettre au comité les derniers mémoires que nous avons fait parvenir à Transports Canada, pour que vous puissiez les étudier. Merci beaucoup.

Le sénateur Mercer : Nous vous en savons gré. Merci.

La présidente : Nous sommes heureux d'accueillir, de la municipalité de Delta, Son Honneur la mairesse Lois Jackson. Son Honneur le maire Colin Kinsley, de Prince George, se joindra à nous bientôt, et nous accueillerons aussi M. Robert Paddon, vice-président de TransLink, de la Greater Vancouver Transportation Authority.

Son Honneur la mairesse Lois Jackson, municipalité de Delta : Merci beaucoup de l'occasion que vous m'offrez de m'adresser à vous aujourd'hui.

Devant un tableau aussi vaste, il peut être très difficile de donner tant d'informations et de traiter des nombreuses préoccupations des gens, en si peu de temps. Tout de même, je vais essayer de le faire de quelques façons différentes.

Premièrement, je crois que nous avons remis un exemplaire de notre mémoire à tout le monde. Notre service technique a réuni des faits et des statistiques pour que vous puissiez les consulter facilement. J'aimerais vous présenter Ian Radnidge, qui est directeur du service technique à Delta.

Dans le contexte, je voudrais vous faire part de certaines des préoccupations que nourrit le conseil municipal de Delta depuis plusieurs années. Il y a, bien entendu, le mouvement croissant de conteneurs. On voit la porte d'entrée et de quelle façon Delta est au cœur de la porte d'entrée avec le port de Fraser, le port de Vancouver, BC Ferries, la circulation régionale et ainsi de suite. Il y a des camions, il y a des trains et il y a de la circulation. Je crois savoir que vous vous êtes rendus à Roberts Bank hier. Nous sommes très heureux que vous ayez pu voir la situation de visu.

Les traversiers de BC Ferries effectuent 2,8 millions de voyages avec véhicules qui se trouvent à entrer en concurrence avec les camions provenant de Deltaport Way, ce que vous avez vu hier.

onto other points, and in 1999, we had a daily truck-movement count of approximately 22,000 vehicles per day. That is a lot of trucks moving in our municipality, and I know it is higher today.

Delta's direction from council through our staff is to promote truck-orientated transportation solutions for many years, and we have encouraged that in our own provincial funding, which has been sparse to say the least. A solution has to be found to the growing impact of the truck traffic and the heavy truck conflicts with pedestrians and general purposes, residential community roads.

Just by way of interest, I live in the North Delta area, which is a place you did not go through. There are 50,000 people there, and we have a residential road probably like the residential road on which you live. We have between 2,000 and 4,000 transport trucks going down that road every single day that children have to cross the road to go to school. My original quest, back in 1990, was to try to get that done. Residences and residential folks are having a great deal of difficulty managing.

We have many safety concerns. I could not help but note some of the comments that were made earlier. If you flip through the presentation, you will see some of the collisions in Delta and some of the significant impacts. Interestingly enough, I was coming back today through North Delta, and there is a transport truck upset on the curve on Nordel Way. We have had trucks overturn where people have been killed under that truck as it was turning a corner. We have had two or three fatal accidents. One of them had to do with four young people along Deltaport Way. Truck safety is a huge concern of ours. We are very fortunate to have our own Delta police force, which has a truck unit and does the blitzes you heard about a little earlier. In April 2006, 544 commercial vehicles were inspected over a three-day period by a force of about 25 officers throughout the province, and 154 vehicles failed and were pulled out of service. That is a tremendous responsibility for senior government to understand that we have got such vehicles on the road. You heard about the owner-operators' problems.

In the presentation, you can see some of the problems of the vehicles and how they were dealt with, the number of parking tickets, the rollovers, et cetera. These are all illustrated in the photos, and sometimes tell a better story than I can.

In 2005, Delta council had resolutions that were sent to the British Columbia municipalities. I will not go over them, but you can see that even then there were many issues happening to which, in fact, there has not been a response unfortunately. We continue to request Transport Canada and the province to enact

Nous avons constaté une croissance fulgurante du nombre de camions qui passent par Delta pour aller vers d'autres destinations et, en 1999, nous avons relevé un compte d'environ 22 000 camions par jour. Voilà un grand nombre de camions qui passent par notre municipalité, et nous savons que le nombre de la question est plus élevé aujourd'hui.

Du conseil municipal jusqu'au bureau de notre personnel, Delta cherche à promouvoir des solutions de transport axées sur le camionnage depuis de nombreuses années, et nous avons encouragé cela grâce au financement provincial qui est accordé, lequel est clairsemé, c'est le moins qu'on puisse dire. Il faut trouver une solution aux problèmes croissants que posent la circulation des camions et les conflits entre les poids lourds et les piétons et les fins générales sur les chemins résidentiels.

Simplement pour le souligner, j'habite le secteur de North Delta, que vous n'avez pas visité. Nous y sommes 50 000 personnes; il y a un chemin résidentiel qui ressemble probablement au chemin résidentiel qu'il y a chez vous. Il y a entre 2 000 et 4 000 camions de transport qui empruntent tous les jours ce chemin que traversent les écoliers. Ma demande initiale, en 1990, visait à régler la question. Les résidences et les gens des quartiers résidentiels éprouvent beaucoup de difficultés avec cela.

Du point de vue de la sécurité, nous avons de nombreuses préoccupations. Je n'ai pu m'empêcher de noter certaines observations que vous avez faites tout à l'heure. Si vous regardez le mémoire, vous verrez certaines des collisions qui se sont produites à Delta et certaines des conséquences importantes de la situation. Fait intéressant, je traversais North Delta pour revenir aujourd'hui, et un camion de transport a capoté dans la courbe, chemin Nordel. Nous avons eu des cas où un camion capoté et écrasé des gens, dans un virage. Nous avons eu deux ou trois accidents mortels. Il y en a un où quatre jeunes ont trouvé la mort, le long de Deltaport Way. La sécurité et le camionnage nous préoccupent énormément. Nous sommes très chanceux d'avoir notre service policier de Delta, qui a une unité de camionnage et qui effectue les campagnes-éclaircs dont vous avez entendu parler tout à l'heure. En avril 2006, 25 agents de toute la province ont inspecté 544 véhicules commerciaux sur une période de trois jours. Du nombre, 154 ont été jugés défectueux et mis hors service. Voilà une responsabilité énorme que doivent saisir les hautes instances, pour comprendre le grand nombre de véhicules qui circulent dans notre secteur. Vous avez entendu parler des problèmes des propriétaires-exploitants.

Dans le mémoire, vous pouvez voir certains des problèmes qui posent les véhicules et ce que nous faisons pour les régler, le nombre de contraventions pour stationnement illégal, les retournements de véhicules et ainsi de suite. Tout cela se voit dans les photos, qui, parfois, racontent l'histoire mieux que je ne saurais le faire.

En 2005, le conseil municipal de Delta a adopté des résolutions qui ont été transmises à l'ensemble des municipalités de la Colombie-Britannique. Je ne vais pas les passer en revue, mais vous pouvez voir que, même là, il y a de nombreux problèmes en rapport avec lesquels nous n'avons malheureusement pas reçu

regulations that would require, in this case, shippers to have certified container contents, et cetera. I will leave you at your leisure to fill in the other blanks.

Delta has had problems with, in particular, our agricultural lands, which are being removed from agricultural use and used for container storage. We are worried about the neighbourhood livability and the environment relative to the waters of Georgia Strait.

As you flip through the presentation, you can see where we are located on that small map. The Gateway Program, which is the South Fraser Perimeter Road, has been announced and appears to be proceeding; along with the port expansion, which appears to be proceeding. I am a realist, and I believe we must move forward with these important projects.

One area, which I do not believe has been completely commented upon, is the question of the George Massey Tunnel. If you went through that tunnel, you would realize just how inadequate it is to deal with the number of vehicles travelling north into Richmond, the City of Vancouver, Whistler and other points north. We are very concerned, of course, about rail. I am very happy to see the expansion of the rail network as it ribbons across Canada. We are concerned somewhat though about the host communities having to pay some of the offsets for overpasses and grade separation. We have the problem of the overpasses from here right through to Abbotsford and beyond traversing the rail. As you probably know, the trains are getting to be almost three miles long, and it can really tie up many resources waiting to traverse the rail. There is also the question of safety and that sort of thing.

The one thing that Mr. Emerson's people did tell us, however, was that the overpasses would be identified in terms of priority for each of the five municipalities, which would be Delta, Surrey, Langley City, Langley Township and Abbotsford. However, the request was that the municipalities pay for 25 per cent of the at-grade intersection or the separation, and that is really hard for a local municipality. Many of us are becoming very concerned that the property tax is being used to fund some of these huge undertakings, and yet we do not really have a way of collecting taxes. As you are probably aware, the provincial government has put a cap on taxation for ports, whether it is North Fraser, Surrey Fraser, Van Port or Deltaport, and that is a major concern to us as well. The reduction in the assessment values of those ports is also of concern. There is the question of train whistles; there are so many issues from the local communities that have not been dealt with. As I said earlier, I could probably sit here for an entire day just speaking to you about some of the problems that we see and undertake every day.

réponses jusqu'à maintenant. Nous continuons à demander à Transports Canada et à la province d'adopter des règles qui, dans le cas qui nous occupe, forceraient les expéditeurs à certifier le contenu des conteneurs et tout le reste. Je vous laisserai le soin d'aller voir les autres informations qui se trouvent là.

À Delta, nous avons eu des problèmes particuliers avec les terres agricoles, qui finissent par servir d'espace pour entreposer les conteneurs. Nous tenons à ce que le quartier demeure vivable et à ce que les eaux dans le détroit de Georgie ne soient pas contaminées.

En parcourant le mémoire, vous pouvez voir où nous sommes situés, sur cette petite carte. Le Gateway Program, qui consiste en la construction de la route périphérique du sud-Fraser, a été annoncé et semble aller de l'avant. Tout comme l'expansion du port, qui semble aller de l'avant. Je suis réaliste; je crois que nous devons aller de l'avant avec les importants projets dont il est question ici.

Il y a un dossier où, à mon avis, tout ce qu'il y a à dire n'a pas été dit. C'est celui du tunnel George-Massey. Si vous deviez emprunter ce tunnel, vous verriez jusqu'à quel point il ne suffit pas à composer avec le nombre de véhicules qui circulent, direction nord, vers Richmond, la Ville de Vancouver, Whistler et d'autres lieux. Bien entendu, nous nous soucions du service ferroviaire. Je suis très heureuse de constater que le réseau ferroviaire s'étend partout au Canada. Tout de même, nous sommes un peu préoccupés de constater que les collectivités hôtes doivent assumer une partie des frais de construction des viaducs et sauts-de-mouton. Il y a le problème des viaducs qui partent d'ici et qui se rendent jusqu'à Abbotsford et au-delà, au-dessus de la voie ferrée. Comme vous le savez probablement, les trains peuvent maintenant être longs de presque trois milles; ils peuvent donc bloquer de nombreuses ressources qui attendent. Il y a aussi la question de la sécurité et des trucs du genre.

La chose que les gens de M. Emerson ont pu nous dire, tout de même, c'est que les viaducs seraient considérés comme des éléments prioritaires pour chacune des cinq municipalités, c'est-à-dire Delta, Surrey, Langley City, Langley Township et Abbotsford. Cependant, les municipalités ont été appelées à assumer 25 p. 100 des frais d'aménagement des carrefours à niveau et des sauts-de-mouton, ce qui est vraiment difficile pour une municipalité locale. Nous sommes nombreux à être inquiets à l'idée que la taxe foncière serve à financer certains de ces grands projets et, en même temps, nous n'avons pas vraiment de façons de percevoir les taxes. Comme vous le savez probablement, le gouvernement provincial a fixé un maximum à la taxation applicable au port, qu'il s'agisse de North Fraser, Surrey Fraser, Van Port ou Deltaport, et c'est aussi une grande préoccupation pour nous. La réduction de la valeur foncière de ces ports est également une source de préoccupation. Il y a aussi la question des sifflets de train; il y a tant de questions que les collectivités locales doivent encore régler. Comme je l'ai dit plus tôt, je pourrais probablement passer la journée ici à parler uniquement de certains des problèmes quotidiens que nous voyons et que nous essayons de régler.

Delta council has some resolutions that they have put forward to different levels of government. As I mentioned earlier, there is the question of agricultural land being removed. It has been a huge debate relative to the Tsawwassen First Nations Treaty and the question of huge tracts of land, hundreds of acres being taken basically at a stroke of a pen out of the Agricultural Land Reserve that would be used, we assume, for containers. Unfortunately, there are also historic farm families who are unable to regain ownership of their land as others were years ago. We find it quite troubling that our senior government would allow that to happen as an expropriation to these farm families at Brunswick Point a second time. People are very concerned about the footprint of the rail. We were recently informed by one of the farmers that there would be 17 rail at the foot of the port, and that is yet to be actually determined.

You can see that we have a growing number of points that council has put forward. The question of port policing and hazardous goods has been with us for a long time as when, you might recall, port police were disbanded. We have our own Delta police force for which we are very thankful. We like to believe it is one of the best forces in Canada. The question of hazardous goods is one that is always with us. I will not go into any of the stories that have happened, but we had to create our own haz-mat team for Delta council because we were having so many situations that had to be attended to. That, again, comes from the property tax base, which is serving a port that is not a municipal port, if you would. The environment, if I could be so bold, has become a very sexy word in Canada. The provinces and Delta have been looking at environment and port expansion since Roberts Bank was first instituted. South Delta and Ladner, where the port and BC Ferries is located, has many folks that look at the Pacific Flyway, air quality and all of those concerns, as we sit in a very important part of the world and try to maintain a pristine area in the waterways.

To finish, we have had storage container questions — and you may have been briefed on that by the provincial government. Delta has been trying to place container areas in a place that make a lot of sense from an industrial point of view because we do not want to have containers sprinkled everywhere. We want to manage that in relationship to the very limited amount of zoned industrial land that we do have left in the Lower Mainland. There are only ten years left of industrially zoned land in the Lower Mainland, which encompasses the area from Langley up through to Squamish, so it is a great concern.

As I mentioned, the port taxes have been capped. We have great difficulty with that not only from a Delta perspective, but also from a regional perspective. All of the 18 municipalities and cities that are touched by ports are very concerned about the question of equity relative to port taxes. The last two pages of the

Le conseil municipal de Delta a adopté des résolutions qu'il fait parvenir à différents ordres de gouvernement. Comme je l'ai déjà mentionné, il y a la question des terres agricoles qui sont éliminées. Il y a eu tout un débat autour du traité avec la Première nation Tsawwassen et de la question des vastes terrains, centaines d'acres qu'un seul coup de stylo suffit essentiellement à faire disparaître de la réserve des terres agricoles et qui serviraient présumé-t-on, à stocker des conteneurs. Malheureusement, il y a là aussi des familles agricoles historiques qui n'arrivent pas à reprendre la propriété de leur terre comme d'autres l'ont fait il y a des années. Nous sommes très troublés de constater que notre ordre de gouvernement supérieur permettrait qu'une telle chose se produise, que ces familles d'agriculteurs soient expropriées une deuxième fois à Brunswick Point. Les gens se soucient énormément de l'empreinte ferroviaire. Un des agriculteurs nous a dit récemment qu'il y aurait 17 voies ferrées au pied du port, et cela reste encore à déterminer.

Vous pouvez constater que le conseil municipal a fait valoir un nombre croissant de points. La question de la surveillance policière dans le port et les matières dangereuses existent depuis longtemps comme à l'époque où, vous vous en souviendrez, la police portuaire a été dissoute. Nous pouvons compter sur notre propre force policière à Delta, ce dont nous sommes très reconnaissants. Nous nous plaisons à croire que c'est l'une des meilleures forces policières qui soient au Canada. La question des matières dangereuses demeure. Je ne me mettrai pas à compter les incidents qui se sont produits, mais il nous a fallu créer notre propre équipe d'intervention en matières dangereuses, au conseil municipal de Delta, tant les situations où il faut intervenir sont nombreuses. Encore une fois, le financement provient de l'assiette foncière, au profit d'un port qui n'est pas un port municipal, si vous voulez. L'environnement, si vous me permettez de m'exprimer ainsi, est devenu le fin du fin au Canada. Les provinces et Delta envisagent l'environnement et l'expansion du port depuis l'aménagement des installations à Roberts Bank. À South Delta et à Ladner, là où se trouvent le port et BC Ferries, les gens sont nombreux à penser à la voie migratoire du Pacifique, à la qualité de l'air et à tous les autres trucs du genre, car nous sommes installés dans un coin très important du monde et que nous essayons d'y maintenir des eaux qui soient pures.

Pour terminer, nous avons des problèmes en ce qui concerne les conteneurs — et vous avez peut-être eu des informations là-dessus de la part du gouvernement provincial. Delta essaie d'aménager une place pour les conteneurs à un endroit qui est très logique du point de vue industriel, car nous ne voulons pas que les conteneurs soient éparpillés partout. Nous voulons gérer le dossier en tenant compte du nombre très limité de terres à zonage industriel qu'il nous reste dans le Lower Mainland. Il reste pour ainsi dire que dix ans de terres au zonage industriel dans le Lower Mainland, ce qui englobe le secteur allant de Langley jusqu'à Squamish, ce qui est une grande préoccupation.

Comme je l'ai mentionné, un maximum a été imposé dans les cas des taxes portuaires. Nous avons beaucoup de difficultés à accepter cela non seulement du point de vue de Delta, mais aussi du point de vue régional. Sans exception, les 18 municipalités et villes touchées par les ports se soucient énormément de la question

presentation are really, I guess, why we are here; they look at the obstacles to intermodal container movement, competitiveness and our highly populated area. Maybe you saw the newspapers today, and how we are growing so quickly and thriving, but it also has to be balanced with the livability that people want to maintain in this area.

We have a consideration for the short sea shipping, which would bypass the mainland and go up the Fraser River. We are also very happy and thankful for the expansion of the ports in Prince Rupert because that will really take much of the goods straight through without having to take the slower route through the populated areas.

Communities that are host to industry are impacted when they are not thoroughly considered and addressed. Many people in British Columbia are very concerned about maintaining the quality of life, fresh air and the environment here. Not to cast aspersions on Toronto, but every summer we see the problem with smog and the terrible time they have there. We would like to be able to maintain what we have, and it will take a lot of work to do that.

As I mentioned, there is so much more to present to you here, but I realize our time is limited. There were many people who thought that Terminal 2 and Berth 3 would be analysed at the same time. Terminal 2 was pulled out of that analysis, if you might recall, and Delta did send a lot of information to both the province and the federal government relative to the environmental assessments and the cumulative impacts that are found as they continue to grow.

We were also disturbed somewhat to realize that just this week there has been a deal made between Vancouver port and the Tsawwassen First Nation, TFN, which was executed in 2004. The Canadian and the British Columbia governments were a part of that as well, and, in fact, the TFN is paid in increments by the Port of Vancouver, as the approvals take place over time. That was somewhat troubling to many people, particularly when we realized that the federal government, even today, is still the overseer of the rights of the Aboriginal people in Tsawwassen.

We also had questions relative to the number of containers that will have to be stacked here. As we understand it, of the containers that arrive here only 20 per cent are going back to China and other areas, which means we have to store a great number of empty containers here. I am not sure that that is healthy even from a sustainability point of view. China is having its own difficulties. We have expressed our concerns of the many negative impacts on Delta residents, disregard for some of our heritage sites and farms, alienation of the ecology as we know it today, the land and water, and are wondering how this will be managed.

de l'équité par rapport aux taxes portuaires. Les deux dernières pages du mémoire expliquent vraiment, j'imagine, la raison pour laquelle nous sommes venus ici; il y est question des obstacles au mouvement intermodal des conteneurs, de la compétitivité et de notre région densément peuplée. Vous avez peut-être lu les journaux aujourd'hui et constaté que nous prospérons, que nous avons une croissance très rapide, mais, en même temps, il faut un équilibre et s'assurer, comme le veulent les gens, que la région demeure vivable.

Nous songeons au transport maritime sur courte distance, qui contournerait le Mainland et remonterait le fleuve Fraser. De même, nous sommes très heureux et très reconnaissants de l'expansion des ports à Prince Rupert, car cela permettra de faire transporter une bonne part des marchandises directement, sans prendre le lent parcours qui passe par les secteurs peuplés.

Il y a des conséquences pour les collectivités qui accueillent l'industrie dans la mesure où leur point de vue n'est pas pleinement envisagé et pris en considération. En Colombie-Britannique, de nombreuses personnes se soucient de maintenir la qualité de vie, l'air pur et l'environnement. Je ne veux pas critiquer Toronto, mais, chaque été, nous voyons le problème qu'il y a avec le smog et les grandes difficultés qu'ont les gens là-bas. Nous aimerions préserver ce que nous avons, et il faudra beaucoup de travail pour y arriver.

Comme je l'ai mentionné, il y aurait tant de choses encore à vous signaler, mais je sais que notre temps est limité. Les gens étaient nombreux à croire que le terminal 2 et le poste 3 seraient analysés en même temps. Le terminal 2 a été retiré de l'analyse, si vous vous rappelez, et Delta a bien envoyé de nombreuses informations à la province et au gouvernement fédéral en ce qui concerne les évaluations environnementales et l'impact cumulatif du projet au fil de l'expansion.

Cela nous a dérangé un peu aussi d'apprendre que, tout juste cette semaine, il y a eu entente entre le port de Vancouver et la Première nation Tsawwassen, dont la signature remonte à 2004. Le gouvernement canadien et le gouvernement de la Colombie-Britannique en faisaient partie aussi et, de fait, la Première nation Tsawwassen reçoit des paiements échelonnés du port de Vancouver, les approbations se faisant au fil du temps. Les gens ont été nombreux à trouver cela un peu troublant, particulièrement quand nous réalisons que le gouvernement fédéral, même aujourd'hui, demeure celui qui veille sur les droits du peuple autochtone de Tsawwassen.

Nous avions aussi des questions à poser à propos du nombre de conteneurs qu'il faudrait empiler ici. Si nous comprenons bien, parmi les conteneurs qui arrivent ici, 20 p. 100 seulement retournent en Chine et ailleurs, ce qui veut dire que nous stockons un grand nombre de conteneurs vides. Je ne suis pas sûre que ce soit sain, même du point de vue de la durabilité. La Chine connaît ses propres difficultés. Nous avons exprimé les soucis que nous avons en rapport avec nombre des impacts négatifs que cela a sur les résidents de Delta, le mépris de certains sites et de certaines fermes qui font partie de notre patrimoine, l'aliénation de l'écologie tel que nous la voyons aujourd'hui, la terre et l'eau, et nous nous demandons comment cela sera géré.

I understand, in speaking with people from Ottawa, that there is concern about the democratic process here. As we look into this entire situation, I believe many people are very concerned that they have not had their voices heard and that mitigation is not imminent.

The Lower Mainland, as you can see by our mapping — and if you know our area here — has a physical obstacle and a very small area, which is bounded by the mountains and the Georgia Strait. We have almost 2.5 million people now in the Lower Mainland. We are all trying to live in harmony, which is sometimes difficult at the local level because, as you know, the local level is really a product of the provincial government. Unfortunately, we do not have much input into these important plans until after they are announced.

The Gateway Program, which has the roadway taking a new alignment up through North Delta into the entire circle out to Highway 1, has impacted many acres from the Tsawwassen lands right through to residential lands.

I would like to be really clear, though, from my perspective and the perspective of the majority of people. We are all in favour of a strong economy, one which will provide jobs, profits and a high quality of life. We can have it all, but we have to remember that people at the local level have to be informed and have to be allowed to make presentations, and perhaps recommendations, to senior levels — which even in my own experience seem very far away from me. This is my seventh year as mayor, but my twenty-seventh year on Delta council, so it is very difficult sometimes to simply look at a provincial government and know that we really do not have much access to the federal government.

The Senate of Canada, of which you are members, is the most senior level of government. I hope you are positioned to provide a check and balance against the politically driven House, which sometimes looks to the next election, in my opinion, as opposed to a 50-year program that would stand in good stead for 50 years to come.

As the gateway has unfolded, the Greater Vancouver Regional District has had some questions particularly about the amalgamation of the port; how we will be represented. We are meeting with a young man from Ottawa, who is looking at these questions with us to attempt to change the Canada Marine Act to allow representatives from the Greater Vancouver Regional District to sit on the new Vancouver Port Authority board in order to represent the actual people that are affected here as opposed to only the business side of the venture.

I had so much to say. I came down on a bus from Kamloops today in the blizzard, and I did not quite get it all put back together, but I do want to thank you very much for the opportunity to speak with you. I wish there was more time, but we are limited in that regard.

À discuter avec les gens d'Ottawa, je crois savoir que l'on s'inquiète du processus démocratique ici. À regarder la situation dans son ensemble, je crois que les gens sont nombreux à être très inquiets du fait de ne pas se faire entendre et de constater qu'une atténuation n'est pas proche de se concrétiser.

Le Lower Mainland, comme notre carte le laisse voir — et vous connaissez notre secteur, ici — comporte un obstacle physique et une très petite aire, limitée par les montagnes et le détroit de la Géorgie. Aujourd'hui, il y a presque 2,5 millions de personnes qui vivent dans le Lower Mainland. Nous essayons tous de vivre en harmonie, ce qui est parfois difficile localement, car, comme vous le savez, le niveau local est vraiment le produit du gouvernement provincial. Malheureusement, nous n'avons pas grand-chose à dire dans ces plans importants, jusqu'au moment où ils sont annoncés.

Le Gateway Program, où le chemin suit un nouveau tracé jusqu'à North Delta et dans tout le cercle autour de la route 1, a eu un effet sur de nombreux acres dans les terres de la nation Tsawwassen et dans les terres résidentielles.

J'aimerais tout de même être parfaitement claire là-dessus, du mon point de vue et du point de vue de la majorité des gens. Nous sommes tous en faveur d'une économie qui soit solide, qui procure des emplois, des profits et une bonne qualité de vie. Nous n'avons à renoncer à rien, mais il faut se rappeler que les gens localement doivent être informés et avoir l'occasion de faire valoir leur point de vue et peut-être faire des recommandations aux sphères — qui, même dans mon cas à moi, semblent être très lointaines. C'est ma septième année à la mairie, mais ma 27^e année au conseil municipal de Delta. Il est donc très difficile, parfois, de regarder simplement le gouvernement provincial et de constater que, en vérité, nous n'avons pas beaucoup accès au gouvernement fédéral.

Le Sénat du Canada, dont vous faites partie, représente l'ordre supérieur de gouvernement. J'espère que vous êtes en mesure de faire contrepoids à la Chambre des communes, qui est politiquement motivée, qui ne pense parfois qu'aux prochaines élections, à mon avis, plutôt qu'à un programme de 50 ans qui vaudrait pour les 50 années à venir.

Au fil de l'aménagement de la porte d'entrée du Pacifique, le district régional du Grand Vancouver a eu à envisager de nombreuses questions en rapport, particulièrement avec la fusion du port. Comment allons-nous être représentés? Nous rencontrons un jeune homme venu d'Ottawa, qui étudie ces questions avec nous et essaie de modifier la Loi maritime du Canada pour permettre que des représentants du district régional du Grand Vancouver siègent au conseil d'administration de la nouvelle Vancouver Port Authority, afin de représenter les gens qui, dans les faits, sont touchés par les mesures en question, et non seulement le milieu des affaires.

J'avais tant de choses à dire. Je suis venue ici par autobus depuis Kamloops aujourd'hui, dans un blizzard, et je n'ai pas tout à fait réussi à tout recoller les morceaux, mais je tiens à vous remercier beaucoup de m'avoir donné l'occasion de vous parler. J'aurais espéré qu'il y ait plus de temps, mais nous sommes limités à cet égard.

The Chairman: I want to welcome His Worship Colin Kinsley, the Mayor of Prince George.

His Worship Colin Kinsley, Mayor, City of Prince George: Thank you very much Madam Chairman and senators. I apologize for being late. I too was flying to get here. I was not in a blizzard, though; I was fortunately in 90-degree weather at a NASCAR race in Las Vegas.

The Chairman: You were coming from the other direction, were you not?

Mr. Kinsley: Yes, but you know, between your staff and my staff somebody made this opportunity for us, and we are most grateful because, quite frankly, it came out of the blue. We have a good story to tell, so I will get to it and tell it as quickly as I can. It is regarding a study that was done over the past six months highlighting the major opportunities for Northern British Columbia with international intermodal cargo. Government, economic development agencies and transportation organizations partnered in a strategic assessment of economic opportunities emerging from new transportation investments in Northern B.C. that will affect and enhance all of Canada. The study looked primarily at opportunities related to the Port of Prince Rupert, CN's main Northern rail corridor and planned development at the Prince George airport. The trans-Pacific container traffic continues to grow, as you probably already realize and have been told. However, trans-Pacific container traffic is growing dramatically. A United Nations study forecast that trans-Pacific container traffic will grow at an average annual rate of 7.5 per cent for eastbound shipments and at 4.6 per cent per annum for westbound traffic. That growth will reach numbers in the region of 26 million twenty-foot equivalent units, TEUs, and 10 million TEUs respectively in each direction.

The Port of Prince Rupert's container terminal creates an opportunity. The strong trans-Pacific traffic growth is creating a major economic opportunity for Northern B.C. and its communities. There are two reasons for this. First, the existing West Coast container ports and their associated traffic corridors are facing capacity constraints — as I am sure you have already heard from Mayor Jackson. These corridors create a genuine opportunity for container handling in the Port of Prince Rupert.

Ports across all of North America's West Coast currently operate with capacity constraints. Even with anticipated capacity investment doubling the container traffic by 2015, the rail corridor serving the West Coast ports are also constrained. There are only seven major North American rail lines that cross the Rocky Mountains: five in the United States and two in Canada. The five rail lines in the U.S. and the Southern B.C. corridor are now at capacity and suffering constraint. The only

La présidente : Je veux souhaiter la bienvenue à son honneur Colin Kinsley, maire de Prince George.

Son Honneur le maire Colin Kinsley, Ville de Prince George : Merci beaucoup, madame la présidente, mesdames et messieurs les sénateurs. Je m'excuse d'être en retard. Je suis venu par avion moi aussi. Je n'ai pas traversé de tempête de neige, toutefois; heureusement, il faisait 90 degrés Fahrenheit à une course de la NASCAR, à laquelle j'assistais à Las Vegas.

La présidente : Vous veniez de l'autre direction, n'est-ce pas?

M. Kinsley : Oui, mais, comme vous le savez, entre votre personnel et le mien, quelqu'un a dû fixer ce rendez-vous — et nous en sommes très reconnaissants, car, pour être tout à fait franc, c'était tout à fait imprévu. Nous avons une bonne histoire à raconter, de sorte que je vais commencer tout de suite et raconter cela le plus rapidement possible. Je parle d'une étude qu'on réalise depuis six mois pour faire voir les grandes occasions à saisir dans le Nord de la Colombie-Britannique en ce qui concerne le transport international et intermodal. Le gouvernement, les agences de développement économique et les organismes de transport se sont alliés pour réaliser une évaluation stratégique des retombées économiques possibles de nouveaux investissements dans le domaine des transports dans le Nord de la Colombie-Britannique. Cela aura un effet, des bienfaits dans l'ensemble du Canada. L'étude visait d'abord à faire ressortir les possibilités économiques du port de Prince Rupert, du principal corridor ferroviaire du CN dans le Nord et de l'aménagement prévu de l'aéroport de Prince George. Le transport transpacifique de marchandises par conteneur continue de croître, comme vous avez probablement pu le réaliser et l'entendre dire. Par contre, le transport transpacifique de marchandises par conteneur connaît une croissance très marquée. Selon une étude des Nations Unies, le trafic transpacifique de conteneur connaîtra un taux annuel de croissance de 7,5 p. 100, en direction est, et de 4,6 p. 100, en direction ouest. Cette croissance sera de l'ordre de 26 millions de conteneurs équivalent 20 pieds, EVP, et de 10 millions d'EVP, respectivement, dans chacune des directions.

Le terminal à conteneurs du port de Prince Rupert crée une occasion à saisir. La solide croissance du trafic transpacifique crée une occasion économique d'envergure à saisir dans le Nord de la Colombie-Britannique et les collectivités qui s'y trouvent. Cela s'explique par deux faits. Premièrement, les ports à conteneurs existant sur la côte ouest et les corridors de trafic utilisés éprouvent des problèmes de contraintes — je suis sûr que la mairesse Jackson vous en a déjà parlé. Ces corridors créent une occasion véritable en ce qui concerne le trafic de conteneurs au port de Prince Rupert.

Tout le long de la côte ouest de l'Amérique du Nord, les ports ont une capacité limitée. Même avec l'investissement prévu qui, à cet égard, servirait à doubler le trafic de conteneurs d'ici 2015, le corridor ferroviaire qui sert les ports de la côte ouest est aussi limité. Il n'existe que sept grands chemins de fer nord-américains qui traversent les Rocheuses : cinq aux États-Unis, deux au Canada. Les cinq chemins de fer américains et les chemins du corridor sud de la Colombie-Britannique fonctionnent

major Western rail line with significant available capacity is CN's Northern B.C. line, which terminates at the Port of Prince Rupert. In the past, this rail line could not be used to relieve sea container growth because the Port of Prince Rupert did not have a container terminal, only bulk breakout. I am told — and I do not know if it is in this study — CN Rail's line is at 10 per cent right now, so they have 90-per cent capacity, and it is very level. I ran across it here on the past tour on VIA Rail and was amazed at how flat it is.

The second reason for the emerging Northern B.C. opportunity is due to the directional imbalance in traffic. Projected westbound shipments are less than half the eastbound shipments. Because containers must be cycled back to their origin, the Northern B.C. corridor, as other West Coast rail and highway corridors, will have more than half of the containers returning empty to port. This enables reduced rates for container uses from North America to Asia. For Northern B.C., this creates an opportunity to ship existing export products to containers, where they will command lower loss and damage, higher quality and greater shipment reliability.

In many markets, containerized products command price premiums. Containerized shipments and shorter distance to port — Prince Rupert versus Vancouver — creates an opportunity for new ports at competitive prices from Northern B.C. That shorter route, we are told, is 30 hours across the Pacific. The Port of Prince Rupert is enabling the opportunity. The Prince Rupert Port Authority is currently undertaking phase one of their new container facility at its Fairview terminal. The terminal will include a berth and three container cranes and will have an annual capacity of 500,000 TEUs. The project, which is scheduled for completion in 2007, will cost \$170 million, with funding provided as follows: \$30 million from the federal government; \$30 million from the provincial government; \$25 million from CN Rail, and \$85 million from the private sector — Maher Terminals out of New Jersey — and the Port of Prince Rupert.

Phase two of the project, to be completed by 2010, will add at least three new cranes and increase annual capacity to 1.5 million TEUs, with total on-site storage capacity of 25,000 TEUs — roughly enough for one week's traffic. Phase two of the terminal project is estimated cost \$380 million. Even after completion of phase two, Prince Rupert will be able to serve only a small portion of the total projected increase in

maintenant à capacité et se trouvent limités. Dans l'Ouest, la seule ligne ferroviaire majeure ayant une capacité importante à sa disposition est la ligne du Nord de la Colombie-Britannique de CN, qui se termine au port de Prince Rupert. Dans le passé, elle ne pouvait servir à soulager le problème que pose la croissance du trafic de conteneurs par voie maritime, du fait que le port de Prince Rupert ne comptait pas de terminal à conteneurs; il y avait seulement des installations de transbordement de marchandises diverses. Je ne sais pas si ça se trouve dans l'étude, mais on me dit que la ligne du CN est utilisée à 10 p. 100 en ce moment, de sorte qu'il y a une capacité de 90 p. 100, et c'est sur un plan très plat. J'ai vu durant la dernière tournée de VIA Rail et j'ai été ébahi de constater à quel point c'est plat.

Le deuxième fait qui explique les possibilités économiques saisis dans le nord de la Colombie-Britannique, c'est l déséquilibre du trafic en question selon la direction dont il s'agit. Les chargements prévus direction ouest représentent moins de la moitié des chargements direction est. Comme les conteneurs doivent revenir à leur point d'origine, le corridor du Nord de la Colombie-Britannique, tout comme les corridors ferroviaires et routiers de la côte ouest par ailleurs, verra plus d'une moitié de conteneurs qui reviennent vides. De cette façon, il peut y avoir des taux réduits en ce qui concerne le recours aux conteneurs entre l'Amérique du Nord et l'Asie. Pour le Nord de la Colombie-Britannique, c'est l'occasion de faire transporter des produits d'exportation existants par conteneur, ce qui fera baisser le nombre d'avaries et de pertes, augmentera la qualité et assurera une plus grande fiabilité.

Sur de nombreux marchés, les produits conteneurisés commandent une bonification. Les chargements conteneurisés et la distance relativement plus courte — c'est Prince Rupert par rapport à Vancouver — créent l'occasion pour les nouveaux ports d'offrir des prix concurrentiels depuis le nord de la Colombie-Britannique. Ce parcours abrégé, nous dit-on, représente 30 heures sur le trajet du Pacifique. Le port de Prince Rupert permet de saisir cette occasion. L'administration portuaire de Prince Rupert entame actuellement l'étape première d'aménagement de sa nouvelle installation à conteneurs, au terminal de Fairview. Le terminal en question comprendra un poste d'amarrage et trois grues, et présentera une capacité annuelle de 500 000 EVP. Le projet, qui devrait être terminé en 2007, coûtera 170 millions de dollars, les fonds provenant des sources suivantes : 30 millions de dollars du gouvernement fédéral, 30 millions de dollars du gouvernement provincial, 25 millions de dollars de CN Rail et 85 millions de dollars du secteur privé, soit Maher Terminals du New Jersey et le port de Prince Rupert.

La deuxième étape du projet, qui doit s'achever en 2010, comportera au moins trois grues additionnelles et une capacité annuelle accrue allant jusqu'à 1,5 million d'EVP avec une capacité de stockage total sur place de 25 000 EVP — à peu près l'équivalent du trafic d'une semaine. L'étape deux du projet terminal comporte un coût estimatif de 380 millions de dollars. Même après l'achèvement de l'étape deux, Prince Rupert

traffic for the Pacific sea corridor, which will rise to an estimated 33.5 million TEUs per annum.

The majority of trans-Pacific maritime cargo is destined for the U.S. Midwest or Eastern economies. The eastbound-dominated trans-Pacific container trade generates empty sea containers, which need to be filled or else must be shipped back empty. A key competitive advantage for any North American West Coast port is finding back haul traffic to reduce the number of empty containers. Revenue from filled containers is important to rail carriers, terminals and maritime liner carriers. The Port of Prince Rupert can increase its competitiveness — and serve B.C. exporters as well as all Western Canada exporters — by finding this back haul traffic. This can be accomplished by developing an intermodal facility, strategically located on the transportation corridor near the source of exports, that will fill the westbound containers. An example is B.C. forest products as a back haul.

Northern B.C. forest product exports to Asia are a potential source of this lucrative market. If this export opportunity via sea container is developed, it would support the competitiveness of the Port of Prince Rupert by providing the back haul traffic. It would also provide a short, fast, secure, lower cost route to Asia for B.C.'s forest products. An estimate of forest products produced in Northern B.C. for export to Asian markets showed that pulp and lumber alone could create enough exports to support an intermodal container facility. The resulting estimated potential market for annual forest product exports from Northern B.C. by container is shown in a chart that I will leave with you. I do not have copies. My staff were not able to get them down to me, but they will be forwarded to the clerk for your perusal later.

Here are some of the examples that are given as estimated potential exports: lumber to Japan, 51,000 TEUs; pulp to Japan, 21,000 TEUs; pulp to China, 45,000 TEUs; and lumber to East Asia countries — other than Japan — 7,000 TEUs. The total is about 123,000 TEUs of pulp and lumber just from North Central British Columbia.

The minimum level of annual activity required to support an intermodal centre is often considered to be 20,000 containers. With 62,000 40-foot containers, which is 124,000 annual TEUs, the analysis indicates that Northern B.C. should be able to generate sufficient traffic to support the operation of an

pourra prendre en charge qu'une faible part de l'augmentation totale prévue du trafic dans le corridor maritime du Pacifique, qui augmentera, selon les estimations, jusqu'à atteindre 33,5 millions d'EVP par année.

La majeure partie des marchandises transportées par la voie transpacifique est destinée aux économies du Midwest ou de l'est des États-Unis. Le trafic en direction est débouche sur une situation où il y a des conteneurs vides destinés à reprendre la mer, de sorte qu'il faut les remplir, sinon les renvoyer vides. Voilà un avantage concurrentiel important pour tout port de la côte ouest en Amérique du Nord : assurer le transport de marchandises sur le chemin du retour, pour réduire le nombre de conteneurs vides. Les recettes que permettent d'obtenir des conteneurs remplis de marchandises sont importantes aux transporteurs ferroviaires, aux terminaux et aux transporteurs maritimes. Le port de Prince Rupert peut accroître sa compétitivité — et servir les exportateurs de la Colombie-Britannique aussi bien que les exportateurs de tout l'ouest du Canada — en assurant le transport de marchandises sur le chemin du retour. La façon d'y arriver, c'est d'aménager une installation intermodale, sur un emplacement stratégique, le long du corridor de transport qui se trouve proche de la source des exportations, ce qui permettra de remplir les conteneurs en direction ouest. Il pourrait s'agir, par exemple, de produits des forêts de la Colombie-Britannique.

Les exportations de produits forestiers du nord de la Colombie-Britannique à destination de l'Asie représentent une source possible de revenu sur ce marché lucratif. Si le transport des produits d'exportation par conteneurs maritimes est développé, cela favorisera la compétitivité du port de Prince Rupert en créant un transport de retour. De même, ce serait un chemin court, rapide, sécuritaire et à moindre coût vers l'Asie pour les produits forestiers de la Colombie-Britannique. Une estimation des produits forestiers créés dans le nord de la Colombie-Britannique pour exportation vers les marchés asiatiques fait voir que, pour le seul cas de la pâte et du bois d'œuvre, les exportations suffiraient à soutenir une installation à conteneurs aux fins du transport intermodal. La valeur estimative du marché éventuel des produits forestiers d'exportation pour le nord de la Colombie-Britannique transportés par conteneur figure dans le tableau que je vous laisse. Je n'ai pas de copies. Mon personnel n'a pu me les faire parvenir, mais elles seront transmises à votre greffier pour que vous puissiez les consulter plus tard.

Voici quelques exemples des exportations éventuelles qui sont donnés en termes approximatifs : le bois d'œuvre destiné au Japon : 51 000 EVP; la pâte destinée au Japon : 21 000 EVP; la pâte destinée à la Chine : 45 000 EVP et le bois d'œuvre destiné aux pays d'Asie de l'Est autres que le Japon : 7 000 EVP. Cela donne un total d'environ 123 000 EVP en pâte et en bois d'œuvre provenant uniquement du centre nord de la Colombie-Britannique.

Le minimum d'activité requis tous les ans pour soutenir un centre intermodal est souvent établi à 20 000 conteneurs. À raison de 62 000 conteneurs de 40 pieds, ce qui équivaut à 124 000 EVP, l'analyse laisse voir que le nord de la Colombie-Britannique devrait être en mesure de générer un trafic suffisant pour soutenir

intermodal centre. Any additional sources of containerized exports, such as other forest products or specialty grains, would increase the maximum number of containers that could be exported from this centre. The above estimate of 121,000 TEUs may, therefore, be a conservative estimate, especially when we do not know fully how the Northwestern Alberta agricultural industry will access these containers. In fact, a recent discussion with a Chinese group revealed the dramatic increase in their interest in beef in China, so we could see exports of beef from the region as well.

We need to understand how freight activity might operate at the terminal. A scenario was developed that assumes that 121,000 TEUs per year would arrive at and depart from an intermodal terminal. The containers would arrive and depart from the same area. The empties would arrive on westbound trains, be stuffed at the intermodal facility in Prince George and would depart for Prince Rupert. The location of the facility would need to be on the mainline rail corridor connecting the two cities with the rest of Canada. The location would need to be in proximity to major export producers by both rail and truck transportation. A six-and-a-half-hour trucking radius was used as a guide to have such an intermodal facility, and Prince George meets all those requirements.

On the job front, including labour at the terminals, trucking jobs, related rail jobs and other employment, the intermodal centre is expected to support up to 750 jobs in the region, which would represent 360 full-time positions. While approximately 75 jobs would be created at the site of the terminal itself, up to approximately 340 additional jobs would be spread out through the immediate region.

We have used average wages and multipliers to do the analyses for the following projected provincial economic impacts: direct jobs impacts equal 358 in person years of employment, \$17.1 million in wages, \$34.6 million of GDP and \$83.7 million in economic output; indirect jobs impacts equal 344 in person years of employment and \$50.7 million in economic output. There are also figures for the induced type of impact included, bringing the totals for projected provincial economic impacts to 856 in person years of employment and \$148.9 million in economic output.

While the above numbers indicate that the potential new economic activity in the region would result if the initial intermodal terminal was developed, there is additional potential for this particular region. For example, with respect to the Prince George Airport runway, the federal government has announced that it will contribute \$11 million from the mountain pine beetle fund in addition to another \$11 million from the Northern Development Initiative Trust and potentially \$11 million from the

le fonctionnement d'un centre intermodal. Toute source supplémentaire d'exportation conteneurisée, par exemple les produits forestiers ou les grains de spécialité, servirait à accroître le maximum de conteneurs pouvant être exportés du centre. L'estimation de 121 000 EVP donnée plus haut est donc prudente, surtout que nous ne savons pas tout à fait comment l'industrie agricole du Nord-Ouest de l'Alberta pourra accéder aux conteneurs en question. De fait, une discussion récente tenue avec un groupe chinois a révélé une augmentation marquée de l'intérêt porté au bœuf en Chine, si bien que nous pourrions exporter du bœuf provenant de cette région aussi.

Nous devons comprendre comment le transport des marchandises pourrait se faire au terminal. Selon un des scénarios mis au point, il y aurait 121 000 EVP qui arriveraient au terminal intermodal ou en partiraient à tous les ans. L'arrivée et le départ des conteneurs se feraient au même endroit. Les conteneurs vides arriveraient à bord de trains venant de l'Est et seraient chargés de marchandises à l'installation intermodale de Prince George et partiraient pour Prince Rupert. Il faudrait que l'installation soit aménagée le long du principal corridor ferroviaire reliant les deux villes avec le reste du Canada. Il faudrait que ce soit près des grands producteurs d'exportation du point de vue du transport par camion et du transport par train. À titre d'indication, c'est un rayon d'action équivalant à un trajet en camion de six heures et demie qui est employé. Prince George répond à tous les critères énoncés.

Du point de vue de l'emploi, y compris aux terminaux, dans le transport par camion et dans le service ferroviaire, le centre intermodal devrait générer jusqu'à 750 emplois pour la région, ce qui représente 360 postes à temps plein. Environ 75 emplois seraient créés au terminal lui-même, mais il y aurait jusqu'à 340 emplois additionnels environ qui seraient disséminés dans la région immédiate.

Nous avons employé des salaires moyens et des facteurs de multiplication pour réaliser les analyses ayant abouti aux prévisions quant aux retombées économiques provinciales : des emplois directs équivalant à 358 années-personnes du point de vue de l'emploi, 17,1 millions de dollars en salaires, 34,6 millions de dollars du point de vue du PIB et 83,7 millions de dollars en production; des emplois indirects équivalant à 344 années-personnes du point de vue de l'emploi et 50,7 millions de dollars en production. Nous avons aussi des prévisions pour les effets dérivés, ce qui porte le total des prévisions de retombées économiques provinciales à 856 années-personnes du point de vue de l'emploi et à 148,9 millions de dollars du point de vue de la production.

Les statistiques en question donnent à voir l'éventuelle activité économique nouvelle qui se produirait dans la région si le premier terminal intermodal était aménagé, mais il y a encore un autre potentiel pour cette région particulière. Songeons par exemple à la piste d'atterrissage de l'aéroport de Prince George : le gouvernement fédéral a annoncé qu'il allait investir 11 millions de dollars pris dans le fonds de lutte contre le dendroctone du pin, 11 millions de dollars encore provenant du Nord-Ouest.

province to expand the runway to 11,400 feet, which will handle the heavy trans-Asia transportation traffic of 747s, L1011s and cetera. The potential for Prince George to handle that is real. It is believed that the initial key attendant would be one of the major companies, such as DHL Express or FedEx, probably from China. Potential job growth in this area, again, is quite substantial.

I will quickly speak to you about some of the key project findings. There is a genuine opportunity for an intermodal container facility in the City of Prince George. The opportunity is being actively explored by a number of transportation businesses. The scale, timing and probability of the opportunity are dependent on the completion of the Port of Prince Rupert container terminal. The high probability and near term opening of that facility creates a high probability for an intermodal facility in Prince George.

Developments in other communities in Western Canada, such as Edmonton and Vancouver, will have an impact on the type of opportunity that Prince George can realize, although the region around Prince George is a significant producer of export cargo suitable for shipment by maritime container.

While federal, provincial and municipal governments have important roles in this development — for example, taxation, provision of infrastructure and land use policies — rail carriers, maritime carrier lines and other transportation companies will guide and develop the opportunity. It will be done by the private sector.

Forest products in Northern B.C. in 2005 generated enough lumber and pulp exports to East Asia, as I said, to fill 121,000 TEUs. This base will be increased by using other types of cargo. The critical mass is there in Prince George. The development of the sea container port in Prince Rupert and the construction of pipelines across Northern B.C. will create significant sea container related opportunities for the Prince George region. It is estimated that the proposed new economic activity in exports will help support that movement of 121,000 TEUs. These container movements would primarily support the shipment of forest products initially. We could receive shipments from within a half-day's trucking drive of Prince George and increase that perhaps to a full day's drive — 13 hours — depending on the product to be exported and its value.

The export capabilities of other communities in the region will be enhanced by having the cheaper shipping rates for whatever products they may choose to develop or are already developing — unbeknownst to us — and shipping by other means. This in turn would support development of businesses and secondary industries throughout Northern British Columbia.

Development Initiative Trust et peut-être encore 11 millions de dollars de la province pour porter la piste à 11 400 pieds, ce qui permettra d'accueillir les gros porteurs transatlantiques provenant d'Asie : 747, L1011 et ainsi de suite. Le potentiel de Prince George à cet égard est bien réel. Le premier participant clé serait une des grandes compagnies aériennes, par exemple DHL Express ou FedEx, probablement en provenance de Chine. Le potentiel de croissance de l'emploi dans le domaine, encore une fois, est très important.

Je vais vous parler brièvement de certaines des principales constatations en ce qui concerne le projet. Il y a véritablement l'occasion d'aménager une installation intermodale à conteneurs dans la ville de Prince George. Un certain nombre d'entreprises de transport explorent l'idée. L'envergure du projet, le moment choisi pour le mettre en œuvre et la probabilité qu'il soit même mis en œuvre tiennent à la réalisation du terminal à conteneurs du port de Prince Rupert. Comme les probabilités sont très grandes que ça se fasse dans un avenir proche, il est très probable qu'un centre intermodal soit aménagé à Prince George.

L'évolution des choses dans d'autres collectivités de l'ouest du Canada, par exemple Edmonton et Vancouver, aura un impact sur le type d'occasion que Prince George peut saisir, bien que la région autour de Prince George soit un important producteur de marchandises pour exportations convenant à un transporteur maritime.

Si les autorités fédérales, provinciales et municipales ont toutes un rôle important à jouer pour faire évoluer le projet — par exemple, prélever les taxes et impôts, fournir l'infrastructure et établir les politiques relatives à l'utilisation des terrains —, les transporteurs ferroviaires, maritimes et autres vont orienter et enrichir le projet. Ce sera un projet du secteur privé.

En 2005, dans le nord de la Colombie-Britannique, les produits forestiers ont généré suffisamment d'exportations de pâte et de bois d'œuvre à destination de l'Asie de l'Est, comme je l'ai dit, pour équivaloir à 121 000 EVC. À cette base viendront s'ajouter d'autres types de chargements. La masse critique est là à Prince George. Le développement du port à conteneurs maritimes à Prince Rupert et la construction de pipelines partout dans le nord de la Colombie-Britannique créeront d'importantes occasions relatives aux conteneurs maritimes pour la région de Prince George. Selon les estimations, la nouvelle activité économique qui est proposée du point de vue des exportations permettra de soutenir ce mouvement de 121 000 EVC. Ces mouvements de conteneurs serviraient principalement à soutenir le transport de produits forestiers au début. Nous pourrions recevoir des chargements à une demi-journée par camion de Prince George et accroître cela peut-être à une journée complète — 13 heures — suivant le produit à exporter et sa valeur.

L'accès à un tarif relativement plus abordable pour le transport, quel que soit le produit que l'on puisse choisir de développer ou que l'on développe déjà — nous ne le savons pas, nous — et aux autres formes de transport accroîtra d'autant les capacités d'exportation des autres collectivités de la région. Cela servira à soutenir le développement d'entreprises et d'industries

The development of the warehousing and distribution capacity would create new opportunities and new jobs, such as a building materials distribution centre, for the entire region. We have already talked about the jobs that this could create.

The next steps are to get the container port open in August, as its projected to do; finish the expansion of the Prince George Airport runway to allow for the heavy traffic; and find the companies, such as FedEx, UPS and DHL Express, to utilize that figure, making Prince George, we would like to say, the gateway to North America for trans-Asia. Anchorage, for example, is at capacity, and that is where most of the heavy cargo comes in now. It is facing more and more challenges with its capacity and turn-around time. At capacity, the challenges of turn-around, fuelling and weather considerations are intensified.

We have the airport capability, and we are actively working on the intermodal capability. We have private sector people purchasing land and making plans. Therefore, it is just a matter of the federal government, provincial government and our entire region working together to make sure that this opportunity to enhance transportation, particularly with Asia, is realized. By doing this, we will also — and I think Mayor Jackson alluded to it — ease the congestion and the problems faced in the Greater Vancouver area, where environmental issues and transportation issues on road and rail are all very real. The issues are also very real in the Los Angeles-Long Beach terminals, where they experience long waits and a huge amount of congestion with rail, airlines, trucks, and highways.

I spoke to one manufacturer from China, who said that he is looking for another way to get his product to both New York and Montreal, because there is a 40-ship wait at the Panama Canal. He stopped shipping to Los Angeles-Long Beach and started shipping through Panama to get to the East Coast, and that is not working for him either. Therefore, there is a huge opportunity for us to enhance the economic opportunities in a very economically depressed area, especially Northwestern British Columbia, Prince Rupert and Terrace. They lost their pulp mill amongst other things. There is an opportunity for us to assist in reducing congestion in the Vancouver area, and a great opportunity for us to assist in the growth and development of Canadian businesses who wish to access Asian markets.

With that, I will thank you very kindly for this opportunity; it is very much appreciated.

Robert Paddon, Vice-President, TransLink (Greater Vancouver Transportation Authority): We appreciate the opportunity to be with you today.

secondaires partout dans le nord de la Colombie-Britannique. L'expansion de la capacité d'entreposage et de distribution créerait des occasions nouvelles et des emplois nouveaux, par exemple un centre de distribution de matériaux de construction, pour la région entière. Nous avons déjà parlé des emplois que cela servirait à créer.

Voici les prochaines étapes : ouvrir le port à conteneurs comme prévu en août; terminer l'expansion de la piste de l'aéroport de Prince George, de manière à pouvoir accueillir des gros porteurs; et trouver les entreprises, par exemple FedEx, UPS et DHL Express, pour utiliser cette statistique, et faire de Prince George, nous aimerions le croire, la porte d'entrée de l'Amérique du Nord pour le trafic transatlantique en provenance d'Asie. Anchorage, par exemple, fonctionne à capacité, et c'est là qu'arrive la majeure partie du trafic lourd en ce moment. On y a de plus en plus de problèmes en ce qui concerne la capacité et le délai d'exécution. Quand on fonctionne à capacité, les problèmes que posent le délai d'exécution, l'alimentation en combustible et la météo vont en s'amplifiant.

Nous avons la capacité aéroportuaire et nous travaillons activement à la capacité intermodale. Nous avons des gens dans le secteur privé qui achètent des terrains et qui échafaudent des projets. Par conséquent, il suffirait que le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et notre région entière travaillent ensemble pour s'assurer de concrétiser cette possibilité d'améliorer les transports, particulièrement avec l'Asie. Ça faisant, nous allons aussi — et je sais que la mairesse Jackson y a fait allusion — soulager la congestion et les problèmes auxquels on fait face dans la région du Grand Vancouver, où les problèmes environnementaux et questions de transport sur les routes et la voie ferrée sont tous très réels. Les problèmes sont aussi très réels aux terminaux de Los Angeles-Long Beach, où il y a de longues files d'attente et une énorme congestion avec le service ferroviaire les lignes aériennes, les camions et les routes.

Je parlais à un fabricant chinois qui disait chercher une autre façon d'envoyer son produit à New York et à Montréal, car il y a une file d'attente de 40 navires au canal de Panama. Il a cessé d'envoyer ses marchandises par Los Angeles-Long Beach et a commencé à utiliser le canal de Panama pour se rendre à la côte est, et ça ne fonctionne pas non plus. C'est donc une occasion en or pour nous d'améliorer les possibilités économiques d'une région très affligée sur ce plan, surtout le nord de la Colombie-Britannique, Prince Rupert et Terrace. On y a perdu l'usine de pâte et papier, entre autres. Nous avons l'occasion d'aider à réduire la congestion dans la région de Vancouver et une merveilleuse occasion d'aider à la croissance et au développement d'entreprises canadiennes qui souhaitent accéder aux marchés asiatiques.

Sur ce, je vous remercie beaucoup de l'occasion que vous m'avez offerte; je l'apprécie énormément.

Robert Paddon, vice-président, TransLink (Greater Vancouver Transportation Authority): Nous apprécions l'occasion d'être parmi vous aujourd'hui.

I just wanted to say that TransLink's CEO, Pat Jacobsen sends her greetings. The issue of intermodal goods movement is very important to her and she regrets not being here. Just last week, our provincial government announced some changes to our governance structure, and she had to attend to some meetings in Victoria today on that matter.

You do have a copy of some prepared notes, which I will go through. It should not take too long. Just before I go into that though, you are probably wondering why a public transportation authority that is known for its public transit services is here to talk to you today about goods movement. I will deal with that issue and the relationship in a minute. However, I wanted you to note that in addition to transit and commuter rail, we also fund 2,200 lane kilometres of the major roads in this region. As well, we have a capital program right now of \$250 billion, which we are investing over a three-year period in eight major road projects in the region. Therefore, we are in the roads business and understand the nature of goods movement. Further to that, I know some of you have had an opportunity to visit Greater Vancouver, but, unlike some of the other urban regions in Canada, we have very few provincial highways. There is probably a lot of history behind that. In any event, the major roads that run through our municipalities — all 21 municipalities of this region for the most part — carry a large amount of truck traffic and goods movement, which is servicing the economy of Canada. I just wanted to provide clarification as to our mandate here in Greater Vancouver.

Over the past several years, we have worked closely with the Government of Canada, the provincial government and key stakeholders, such as the Greater Vancouver Gateway Council to strengthen Canada's major transportation hub for the Asia-Pacific region.

The federal government has demonstrated that it recognizes the role this region plays in the Canadian economy. Through the Pacific Gateway Strategy, it has contributed almost \$600 million to more than a dozen Pacific Gateway projects. In addition to government support, private sector firms have committed more than \$3 billion in capital investments between 2004 and through to 2010 in Asia Pacific Gateway and Corridor-related projects.

The federal support for public transit also helps goods movement. Everything we can do to shift trips toward public transit, walking and cycling helps reduce the congestion that stalls goods movement on our regional roads. The federal contribution of \$450 million to the Canada Line — I believe you can see the construction next door to the hotel here — is a

Je voulais simplement dire que la présidente et directrice générale de TransLink, Pat Jacobsen, vous transmet ses salutations. La question du transport intermodal des marchandises est très importante à ses yeux, et elle regrette de ne pouvoir être là. Tout juste la semaine dernière, notre gouvernement provincial a annoncé des modifications de notre structure de gouvernance, et elle doit assister à des réunions à Victoria, aujourd'hui, à ce sujet.

Vous avez en main un exemplaire des notes que nous avons préparées, que je vais passer en revue. Cela ne devrait pas prendre beaucoup de temps. Avant de commencer, par contre, vous vous demandez probablement pourquoi un organisme de transport public connu pour ses services de transport en commun vient vous parler aujourd'hui de transport de marchandises. Je traiterai de cette question et de cette relation dans une minute. Par contre, je voulais que vous notiez que, outre le transport de passagers, notamment par train, nous finançons l'équivalent de 2 200 km de voies sur les grandes routes de la région. De même, nous avons un programme d'immobilisations dont le budget s'élève habituellement à 250 milliards de dollars, grâce auquel nous investissons dans huit grands projets routiers dans la région, sur une période de trois ans. Nous oeuvrons dans le domaine des routes et nous comprenons la nature du transport des marchandises. Par ailleurs, je sais que certains d'entre vous ont eu l'occasion de visiter le Grand Vancouver, mais, contrairement à ce que l'on trouve dans d'autres des grandes régions urbaines du Canada, les routes provinciales y sont très rares. L'histoire y est probablement pour beaucoup. De toute manière, les grandes routes qui traversent nos municipalités — les 21 municipalités de la région, pour la plus grande part — supportent un important trafic de camions et de transport de marchandises, au service de l'économie du Canada. Je voulais simplement donner cette précision sur le mandat que nous avons ici dans le Grand Vancouver.

Depuis plusieurs années, nous collaborons étroitement avec le gouvernement du Canada, le gouvernement provincial et les principaux intervenants du dossier, par exemple The Greater Vancouver Gateway Council, à renforcer la principale plaque tournante du Canada pour le transport dans la région de l'Asie-Pacifique.

Le gouvernement fédéral a démontré qu'il reconnaît le rôle joué par cette région dans l'économie canadienne. Grâce à la stratégie de la porte d'entrée du Pacifique, il investit presque 600 millions de dollars dans plus d'une douzaine de projets à ce sujet. Outre le soutien gouvernemental, des entreprises du secteur privé ont engagé plus de trois milliards de dollars en immobilisations pour la période allant de 2004 à 2010 dans les projets liés à la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique et son corridor.

Le soutien fédéral à l'égard du transport en commun favorise aussi le transport des marchandises. Tout ce que nous faisons pour inciter les gens à emprunter les transports en commun, à marcher et à utiliser leur bicyclette aide à réduire la congestion qui ralentit le mouvement des marchandises sur nos routes régionales. La contribution fédérale de 450 millions de dollars à la Canada

vital part of building a comprehensive rapid transit network. The Canada Line will provide transit capacity equivalent to 10 major road lanes in a corridor that is home to one-third of the region's jobs and 20 per cent of its population.

Federal gas tax revenues transfer to this region for public transit improvements. We are receiving \$307 million through the gas tax transfer program and through the region. Mayor Jackson also chairs the Greater Vancouver Regional District, GVRD. The GVRD has directed that funding to go toward improvements of the public transportation system through to 2010. This will help us speed intermodal goods movement as well as supporting environmental objectives, such as reducing greenhouse gas emissions, protecting green space and maintaining an agricultural land base.

We are using the first \$74 million in the gas tax revenue to assist in the purchase of the 225 new buses to modernize and expand our services. We also received a share of the Public Transit Fund — \$40.3 million — which will help buy 34 new SkyTrain cars for the rapid transit network and 24 Community Shuttle buses. We also hope to share in the B.C. portion of the Public Transit Capital Trust program, which is about \$120 million for the province.

Even the federal tax credit for monthly transit passes helps goods movement by providing an incentive for people to switch from private vehicles to public transit. I would just note that we have seen an increase in the sale of monthly passes since last summer, so the tax credit may be driving some of that. In addition, we had some fairly high fuel prices, but there is a trend toward more annual passes. Further support is needed for major infrastructure projects, such as the Evergreen Line light rail project linking our existing SkyTrain system in Burnaby to the municipalities of Port Moody and Coquitlam. I hope the federal government will be as generous to this region as it was to Toronto last week in its infrastructure funding announcement. We look forward to hearing more.

We are also very hopeful that the Senate will give assent to Bill C-11 to amend the Canada Transportation Act. Bill C-11 contains provisions that will level the playing field for commuter rail, so it has rights of access to host railways and the protections that entails. The right of access will create much-needed opportunities for commuter rail to benefit urban centres, the economy and the environment.

Line — je crois qu'on peut voir les travaux de construction tout juste à côté de l'hôtel, ici — représente un élément capital de l'édification d'un réseau global de transport rapide. La Canada Line prendra en charge l'équivalent de la circulation sur dix voies routières, dans un corridor qui accueille le tiers des emplois de la région et 20 p. 100 de la population.

Les recettes tirées de la taxe fédérale sur l'essence sont transférées à la région au profit des améliorations du transport en commun. Nous recevons 307 millions de dollars grâce à ce programme de transfert, ce qui vaut pour l'ensemble de la région. La mairesse Jackson siège également au district régional du Grand Vancouver, GVRD. Le GVRD a décidé d'appliquer les fonds à l'amélioration du système de transport en commun d'ici 2010. Cela nous aidera à accélérer le transport intermodal des marchandises et à atteindre des objectifs environnementaux, par exemple la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la protection des espaces verts et le maintien des terres agricoles.

Nous prenons les 74 premiers millions de dollars en recettes tirées de la taxe sur l'essence pour aider à financer l'achat de 225 nouveaux autobus, pour moderniser et élargir nos services. Nous recevons aussi une part du Fonds pour le transport en commun — 40,3 millions de dollars — pour l'acquisition de 34 nouvelles voitures des trains SkyTrain pour le réseau de transport en commun rapide et 24 navettes communautaires. Nous espérons aussi toucher une partie de la part britannico-colombienne des fonds de la Fiducie pour l'infrastructure du transport en commun, ce qui représente environ 120 millions de dollars pour l'ensemble de la province.

Même le crédit d'impôt fédéral sur le transport en commun favorise le mouvement des marchandises, car il incite les gens à laisser leur véhicule personnel à la maison pour prendre plutôt le transports en commun. Je voulais simplement faire remarquer que nous avons constaté une augmentation du nombre de cartes mensuelles vendues depuis l'été. Le crédit d'impôt y et est peut-être pour quelque chose. En outre, le prix de l'essence est relativement élevé, mais il y a une tendance à l'achat de cartes annuelles. Il faut d'autres mesures d'appui de grands projets d'infrastructures, par exemple le projet de train léger Evergreen Line, qui raccorde notre réseau SkyTrain, à Burnaby, aux municipalités de Port Moody et de Coquitlam. J'espère que le gouvernement fédéral sera aussi généreux avec notre région qu'il l'a été avec Toronto la semaine dernière au moment d'annoncer son financement d'infrastructures. Nous avons hâte d'avoir de nouvelles à ce sujet.

De même, nous avons bon espoir que le Sénat sanctionnera le projet de loi C-11 visant à modifier la Loi sur les transports au Canada. Le projet de loi C-11 renferme les dispositions qui égaliseront les chances du point de vue du service de transport des passagers par train, de manière à prévoir des droits d'accès aux lignes de la société ferroviaire hôte et les protections que cela suppose. Le droit d'accès créera des occasions qui s'imposent au plus haut point : le train de banlieue pourra mieux travailler au profit des centres urbains, de l'économie et de l'environnement.

For many people, commuter rail is the only transit option that is attractive enough to compete with private-vehicle use — and just to digress for a second, our commuter rail system here is called West Coast Express. It services the eastern portion of our region north of the Fraser River, which is among the fastest growing areas in Canada according to recent numbers we have seen. To be able to service that area and to be able get people out of their cars, we need to have options. Today, on the West Coast Express, we are almost at capacity — about 9,000 people per day. Of those 9,000 people, 60 per cent leave their car behind. They have an option; they could drive but would rather take commuter rail, so this is an attractive transportation option for commuters, and it brings economic benefits to the region, the province and the country.

However, these benefits are not equally shared with communities where major infrastructure is situated, such as Deltaport. The structure of Canada's federal, provincial and municipal taxes reward senior levels of government for port business growth, but not the municipalities where they are located. With the tripling of traffic through Canada's Pacific Gateway in Greater Vancouver the federal and provincial governments will gain significantly increased sales tax and income tax revenue. Similarly, as business grows, railways, trucking companies, terminals and ports will gain revenues. Even infrastructure investments generate direct federal and provincial revenues but not local revenue. As Mayor Jackson spelled out early in her presentation, there are significant impacts to host cities.

At the national level, the current tax structure sees the federal government receiving about 50 per cent of all tax revenue, the provinces about 42 per cent and local governments about 8 per cent, mainly derived from property taxes. This tax structure problem is national and broader than the gateway, but it is exacerbated by the gateway growth through the rapidly growing, landlocked, urban environment of Greater Vancouver. The failure to solve this fundamental challenge of municipal taxation sources leads municipalities to assess businesses at higher rates for property taxes and challenges gateway expansion, yet the growth of the gateway is dependent on successful support of its home community. Ninety per cent of the traffic in the region is personal-vehicle traffic, and the population of the region is expected to grow by 1 million over the next 25 years. Port-related growth needs solutions to local traffic, sufficient industrial lands and a positive community reaction to environmental assessment processes for port, road, rail and terminal growth. In the United States, municipalities share directly in the economic

Aux yeux de nombreuses personnes, le train de banlieue représente la seule option suffisamment attrayante pour entrer en concurrence avec le recours au véhicule personnel — et permettez-moi de faire une parenthèse : notre train de banlieue, ici, s'appelle West Coast Express. Il dessert la partie est de notre secteur nord du fleuve Fraser, qui figure parmi les secteurs qui connaissent la plus grande croissance au Canada, d'après les dernières statistiques que nous ayons vues. Afin de pouvoir desservir cette région et de convaincre les gens de renoncer à utiliser leur voiture personnelle, il faut des options. Aujourd'hui, le West Coast Express fonctionne presque à capacité — il transporte environ 9 000 personnes par jour. Des 9 000 personnes en question, 60 p. 100 laissent leur voiture à la maison. Elles ont le choix; elles pourraient prendre leur voiture, mais elles préfèrent le train de banlieue. C'est donc une option de transport attrayante pour le voyageur, et elle se traduit par des avantages économiques pour la région, la province et le pays.

Cependant, les collectivités où se trouvent les infrastructures importantes, comme Deltaport, ne profitent pas toutes également de ces retombées économiques. Les structures fiscales fédérales, provinciales et municipales du Canada récompensent les gouvernements d'ordre supérieur lorsque l'activité portuaire augmente, mais pas les municipalités où se trouvent les ports. Les gouvernements fédéral et provincial vont profiter d'une augmentation importante des recettes découlant des taxes de vente et de l'impôt sur le revenu grâce au fait que le trafic va tripler à la porte d'entrée du Pacifique, dans la région du Grand Vancouver. Parallèlement, les sociétés ferroviaires, les entreprises de transport routier, les terminaux et les ports vont engranger des recettes grâce à l'augmentation des activités commerciales. Même les investissements dans l'infrastructure génèrent directement des recettes pour les gouvernements fédéral et provincial, mais rien à l'échelle locale. Comme la mairesse Jackson l'a clairement indiqué au début de son exposé, il y a des répercussions importantes sur les villes hôtes.

À l'échelle nationale, la structure fiscale actuelle fait en sorte que le gouvernement fédéral obtient environ 50 p. 100 des recettes fiscales totales, les provinces, environ 42 p. 100 de celles-ci, et les administrations locales, environ 8 p. 100, surtout sous forme d'impôts fonciers. Ce problème touchant la structure fiscale est un programme national qui ne concerne pas que la porte d'entrée, mais il est amplifié par l'accroissement des activités à la porte d'entrée dans le contexte de l'étalement rapide de la zone urbaine du Grand Vancouver, confinée à l'intérieur des terres. Le fait qu'on n'ait pas réglé ce problème fondamental des sources de recettes fiscales pour les municipalités pousse ces dernières à augmenter l'impôt foncier des entreprises et nuit à l'expansion de la porte d'entrée; néanmoins, cette expansion ne peut se faire avec succès que si la collectivité où se trouve la porte d'entrée y est favorable. Une part de 90 p. 100 de la circulation dans la région est attribuable aux voitures, et on s'attend à ce que la population augmente d'un million d'habitants au cours des 25 prochaines années. Pour qu'il y ait croissance des activités portuaires, il faut trouver des solutions aux problèmes de circulation à l'échelle

success — volume — of port infrastructure and, therefore, do not need to turn to the property tax to generate revenue.

Rather than just address the problems for you, we will offer a few suggestions in my conclusion. We believe measures to match economic benefits and costs could include senior government investments in grade separations; payments to municipalities in lieu of lost property tax revenues for industrial land reserves; additional road funding on trade-dependent municipal corridors; restructured tax room from senior levels of government — for example, tax room in fuel tax — to local governments across Canada to address the overall fiscal framework; and a formula to share economic growth with urban centres significantly affected by business-gateway growth.

The costs to the municipalities are traffic congestion; reduced quality of life in neighbourhoods; road maintenance for the road and rail grade separations; services, such as water, sewer, and — as Mayor Jackson noted — policing costs; and land that is underperforming in terms of tax revenues.

In conclusion, we believe we have to get a balance between costs and benefits sorted out so that local municipalities can accept major infrastructure projects that serve the national interests for intermodal goods movement.

I would like to thank the committee for the opportunity to speak to you today.

The Chairman: The committee has been told that short sea shipping would allow major hub container ports to be established in Canada and containers to be transshipped to other ports without problems related to cabotage issues. One witness told us that it could be an economic solution if such an initiative allows them as ports to avoid dredging, which is almost impossible with the environmental restrictions in the U.S. Would you agree with what the committee was told?

Ms. Jackson: I believe, from the Fraser River perspective, short sea shipping could be entertained up the Fraser River, probably up to Hope, maybe beyond. However, I feel your comment about dredging is absolutely imperative. You have

locale, il faut suffisamment de terrains réservés aux activités industrielles et il faut que la collectivité réagisse de façon positive aux processus d'évaluation environnementale préalables à l'expansion des ports, du réseau routier, du réseau ferroviaire et des terminaux. Aux États-Unis, les municipalités profitent directement des retombées économiques — de l'augmentation du volume de transactions — de l'infrastructure portuaire; ainsi, elles n'ont pas besoin de se tourner vers l'impôt foncier pour générer des revenus.

Plutôt que simplement vous exposer les problèmes, nous allons vous donner quelques suggestions lorsque je vais conclure mon exposé. Nous pensons que les mesures suivantes permettraient d'égaliser les avantages et les coûts économiques : des investissements des gouvernements d'ordre supérieur dans les sauts-de-mouton; des paiements aux municipalités pour compenser la perte de recettes d'impôts fonciers liées aux terrains réservés à des fins industrielles; la majoration du financement du réseau routier pour les couloirs municipaux qui dépendent des échanges commerciaux; restructuration, par les gouvernements d'ordre supérieur, de la marge fiscale — de la marge liée à la taxe sur les carburants, par exemple — au profit des administrations locales de l'ensemble du Canada, de façon à régler la question du cadre financier global; ainsi que l'élaboration d'une formule permettant de faire profiter les centres urbains sur lesquels la croissance des activités commerciales et la porte d'entrée a des répercussions importantes des avantages liés à la croissance économique.

Les coûts que doivent assumer les municipalités sont liés aux problèmes de circulation, à la diminution de la qualité de vie dans certains quartiers, à l'entretien des routes et des sauts-de-mouton, aux services, comme l'aqueduc, les égouts, et — comme la mairesse Jackson l'a signalé — le maintien de l'ordre, ainsi que les pertes de recettes fiscales liées à une utilisation des terrains moins intéressante à ce chapitre.

Pour conclure, nous croyons que nous devons trouver l'équilibre entre les coûts et les avantages, pour que les municipalités approuvent les importants projets d'infrastructure qui doivent servir les intérêts nationaux liés au transport intermodal des marchandises.

J'aimerais remercier le comité de l'occasion qui m'a été offerte de témoigner aujourd'hui.

La présidente : On a dit devant le comité que le transport maritime sur courte distance pourrait permettre l'établissement de ports à conteneurs importants au Canada et le transbordement des conteneurs vers d'autres ports sans problèmes liés au cabotage. Un témoin nous a dit que ce serait une solution économique envisageable si une telle initiative permettait aux ports d'éviter le dragage, ce qui est pratiquement impossible dans le cadre de la réglementation environnementale en vigueur aux États-Unis. Diriez-vous que vous êtes d'accord avec ce qu'on a dit au comité?

Mme Jackson : À mon avis, du point de vue du fleuve Fraser on pourrait effectuer le transport maritime sur courte distance le long du fleuve, probablement jusqu'à Hope, peut-être même au-delà. Cependant, je pense que votre observation sur la question du

probably also been informed that we have the fifth largest snow pack on the mountains today since 1953. If Mother Nature is not kind to us, all indications are that we will have a major flood here this year, and that is hugely important. If we are to have short sea shipping, that dredging has to take place, and Fisheries and Oceans Canada have to allow a window of opportunity to have that happen.

Even up in Abbotsford, if you took the ships up that far, there are sandbars that are, in fact, higher than the agricultural land around them. Something has got to be done in that regard, but I believe the opportunity for short sea shipping is certainly there under the right circumstances.

Mr. Kinsley: At the risk of being flippant, if we could send more traffic through Prince Rupert, there is no need for dredging or short sea shipping because it has the deepest, biggest, safest port on the West Coast of North America, and they can offload it right there onto rail. I know that is not a choice in some places; they have to do dredging. However, we could avoid it all by just concentrating and speeding up the projects in Prince Rupert.

Mr. Paddon: In our discussions with the industry here, there is potential for short sea shipping, but, for the most part, there are many limitations, as Mayor Jackson had noted. In addition, we have considerable infrastructure here, and I believe part of it is just trying to work to mitigate some of the impacts of that existing infrastructure for the future. I am not in a position to comment on how much of an impact Prince Rupert would have, but, imagining the future growth of China and Asia, we certainly recognize that there will be a large amount of goods to be moved through Canada, and for both the capacity at Prince Rupert and also the capacity here in Greater Vancouver.

Senator Tkachuk: I was reading your paper, Ms. Jackson, which I noticed that you did not quite follow. I quote from page 2:

Delta is the doorway to Asian trade. Delta is the doormat.

The Port, to date, has reduced our air quality, endangered the Pacific Flyway, befouled the waters surrounding the Port, and reduced the quality of life for our residents with noise, light and air pollution, traffic disruption and an endless stream of dangerous trucks driving through the heart of our communities.

You go on to say you are talking about the Tsawwassen people.

dragage est tout à fait fondamentale. Par ailleurs, on vous a probablement informés du fait que cet hiver vient au cinquième rang, au chapitre de l'importance des chutes de neige dans les montagnes depuis 1953. Si Dame Nature n'est pas bonne pour nous, tout indique que nous connaissons une inondation importante cette année, ce qui est immensément important. Si nous devons faire le transport maritime sur courte distance, il faut effectuer le dragage nécessaire, et Pêches et Océans Canada doit ouvrir un créneau pour cela.

Même à Abbotsford, si l'on décidait de faire remonter les bateaux aussi loin, il y a des bancs de sable plus hauts que les terres agricoles des alentours. Il faut faire quelque chose à cet égard, mais je pense que la possibilité d'un transport maritime sur courte distance existe bel et bien, dans des circonstances favorables.

M. Kinsley : Au risque de paraître impertinent, si nous pouvions détourner une partie plus importante du trafic vers Prince Rupert, il serait nullement nécessaire de procéder au dragage ou de faire du transport maritime sur courte distance, parce que cette localité a le port le plus profond, le plus gros et le plus sécuritaire de la côte ouest de l'Amérique du Nord, et on peut y décharger les marchandises pour les mettre immédiatement dans des trains. Je sais que, à certains endroits, on n'a pas d'autres choix que de procéder au dragage. Cependant, nous pourrions éviter tout cela simplement en concentrant et en accélérant les projets à Prince Rupert.

M. Paddon : D'après les discussions que nous avons eues avec les représentants de l'industrie ici, il y a un potentiel de transport maritime sur courte distance, mais, pour l'essentiel, il y a beaucoup de facteurs limitants, comme la mairesse Jackson l'a fait remarquer. De plus, il y a ici une infrastructure considérable, et je crois que l'affaire tient en partie simplement au fait d'essayer de travailler à l'atténuation de certaines des répercussions que cette infrastructure pourrait avoir dans l'avenir. Je ne suis pas en mesure de dire quelle importance les répercussions de Prince Rupert auraient, mais, si nous imaginons la croissance future de la Chine, ainsi que de l'Asie en général, nous devons assurément conclure qu'on transportera des quantités importantes de marchandises au Canada et que beaucoup de marchandises passeront par les installations de Prince Rupert et celles du Grand Vancouver.

Le sénateur Tkachuk : J'ai consulté votre mémoire, madame Jackson, et j'ai remarqué que vous ne l'avez pas vraiment lu. Je vous cite, à la page 2 :

Delta est la porte d'entrée du marché asiatique. Delta est le seuil.

Jusqu'à maintenant, le port a fait diminuer la qualité de l'air, mis en péril les voies migratoires du Pacifique, pollué les eaux environnantes et fait diminuer la qualité de vie de nos résidents en étant à l'origine de pollution par le bruit et par la lumière et de pollution de l'air, de problèmes de circulation et d'une file sans fin de camions qui roulent dangereusement au cœur de nos collectivités.

Vous poursuivez en disant que vous parlez des gens de Tsawwassen.

They will have the Port with its light, noise and air pollution, and the polluted waters between the two causeways at their front doors.

You talk about the huge container-storage area and a multi-track train yard. "It will ruin their quality of life. But I guess money talks," you say, and then you go on to say further that the birds and fish are in danger. Further, you say:

The people are not happy in Delta. They are not happy in the other communities that are experiencing or will be experiencing impacts of this economic endeavour. And there has been no attempt to provide meaningful mitigation for those impacts.

You also talk about the quality of life and the fish, birds, wildlife and agricultural lands.

I note a little bit of strain and stress in your relationship with the Vancouver Port Authority. I am actually quite amazed at the language considering the testimony we have had here over the day and a half. There is obviously not much good feeling here, and this cannot be healthy for the port. It cannot be healthy for trade. It cannot be healthy for the communities here. I would just like to ask, what responsibility does the Greater Vancouver Region have to the country in providing at least some kind of a civilized conversation as to how these problems can be solved? The trade has to come through Vancouver, whether it comes from our province or from Alberta, Manitoba or anywhere in Canada. What obligation do the people of Vancouver have for ensuring that this is handled with some efficiency and some enthusiasm, because I see a lack of enthusiasm in this paper?

Ms. Jackson: Yes, and I think that is putting it mildly.

Senator Tkachuk: Yes, well, I am trying to put it mildly.

Ms. Jackson: I appreciate that.

Senator Tkachuk: You are the one talking here. I am just trying to ask questions.

Ms. Jackson: That paper, which I have handed out, you might recall in the beginning, I said I had a couple of different documents I wanted to present, one was the engineering report from Delta — that is a Delta perspective. Then I wanted to talk about what I am hearing through the emails and what the people are telling us throughout the municipality and even beyond, up the valley.

I would say that the presentation that I gave, which I did not read from totally but is for your information, is something that I have gleaned from the people who live in the communities relative to their frustration with looking at mitigation. I appreciate your comment about what is our responsibility, but the local municipalities in the Greater Vancouver areas have been taking it on the chin in many regards. We have had to take cap in hand

Ils auront le port et la pollution par la lumière, par le bruit et la pollution de l'air qu'il entraîne, ainsi que les eaux polluées juste devant chez eux, entre les deux ponts-jetées.

Vous parlez de l'énorme zone d'entreposage des conteneurs d'un parc à matériel remorqué de plusieurs voies. « Cela va leur enlever toute qualité de vie. Mais j'imagine que l'argent est un argument de poids », dites-vous, avant de continuer en parlant des oiseaux et des poissons qui sont en danger. Vous dites aussi

Les gens ne sont pas heureux à Delta. Les gens des autres collectivités qui font face ou qui vont faire face aux répercussions de cette entreprise économique ne seront pas heureux non plus. En outre, on n'a fait aucune tentative digne de ce nom pour atténuer ces répercussions.

Vous parlez aussi de la qualité de vie et des poissons, des oiseaux, de la faune et des terres agricoles.

Je remarque un peu de tension et de stress dans votre relation avec l'administration du port de Vancouver. En réalité, les mots employés m'étonnent pas mal, compte tenu du témoignage que nous avons entendu pendant un jour et demi. De toute évidence, il n'y a pas beaucoup de place ici pour les bons sentiments, et cela ne peut être sain pour le port. Cela ne peut pas non plus être sain pour le commerce, ni pour les collectivités de la région. J'aimerais simplement vous poser la question suivante : quelle est la responsabilité de la région du Grand Vancouver envers le pays en ce qui concerne le fait d'avoir au moins un semblant de conversation civilisée sur la manière de résoudre ces problèmes? Les marchandises doivent passer par Vancouver, qu'elles proviennent de notre province ou de l'Alberta, du Manitoba ou d'une autre région du Canada. Quelle obligation les habitants de Vancouver ont-ils de s'assurer que ces marchandises sont manutentionnées avec une certaine efficacité et avec un certain enthousiasme, parce que je constate un manque d'enthousiasme dans le mémoire?

Mme Jackson : Oui, et je pense que c'est un euphémisme.

Le sénateur Tkachuk : Oui, eh bien, j'essaie d'utiliser un euphémisme.

Mme Jackson : J'en suis consciente.

Le sénateur Tkachuk : C'est vous qui avez la parole. J'essaie seulement de poser des questions.

Mme Jackson : Ce document, que j'ai distribué — vous vous rappelez peut-être que, au début, j'ai dit que je voulais présenter deux ou trois documents différents, l'un d'entre eux-ci étant le rapport d'ingénierie de Delta — c'est le point de vue de Delta. Je voulais ensuite parler de ce dont on me parle dans les courriels que je reçois et de ce que les gens nous disent dans l'ensemble de la municipalité, et même à l'extérieur, en amont, dans la vallée.

Je dirais que le document, que je n'ai pas entièrement lu pendant mon exposé, mais que je vous ai donné à titre informatif est la somme des idées que j'ai glanées chez les gens qui vivent dans les collectivités, au sujet de leur frustration par rapport aux mesures d'atténuation. Je comprends votre observation au sujet de notre responsabilité, mais les municipalités du Grand Vancouver sont victimes de la situation à de nombreux égards

while trying to get, for instance, the dredging done — I do not know what will happen there — the debris trap, there is no local money to do that and should not be done on the backs of the taxpayers from the property tax.

Everywhere in Canada — the St. Lawrence Seaway, the Great Lakes and so on — there is a lot of funding that goes in provincially and federally, I understand, to look after these major national interests. It is somewhat frustrating, and it comes out in this document. The frustration that the people are bringing to my attention, from policing to traffic to rollovers to hazmat, all of these issues I spoke of very briefly, is reflected in the paper. It tells the story of the people that we all represent.

Senator Tkachuk: Do you feel that way?

Ms. Jackson: In some regard, in some of the flavour that has been coming through, particularly as we hear it through some of the environmental discussion. Can we have mitigation for some of these lands, waterways or Pacific Flyway? I appreciate that, from big businesses' point of view, they have not always been totally responsive to some of the environmental situations.

However, I believe the Port of Vancouver has stepped forward. They have made some strides, and not everyone is completely happy with how that is happening. Many people are very concerned about amalgamation of all the ports into one port entity without much input. However, I was trying to bring to the attention of the Senate — and I believe that was the request that was made — the obstructions and the problems that we are hearing from the people.

There is much frustration, but I believe it can be overcome by working together.

Senator Tkachuk: Yes, there is that issue. As a matter of fact, we had talked about this with a number of groups. We had asked questions as to the kind of relationship that they had with the Greater Vancouver area and about working together to solve some of the issues of traffic and trains. We understand the health of the economy has been very beneficial to Vancouver and its residents. It has improved their property values and has given them great paying jobs, to go along with the beautiful weather and all the other things with which God has blessed you. However, in turn, there is an obligation to solve some of these problems and to help people solve these problems.

Everybody knew the port was here when they moved here. It might have been part of the reason they were brought here, perhaps because the port provided jobs. Everybody knew that this was a trade city. This is a city that is very important to the country. Therefore, when you talk about the environment, you

Nous avons dû faire preuve d'humilité lorsque nous avons tenté d'obtenir, par exemple, qu'on fasse le dragage — je ne sais pas ce qui va se passer à cet égard — la grille à débris, à l'échelle locale, il n'y a pas d'argent pour ces travaux, et on ne devrait pas faire payer cela aux contribuables par l'intermédiaire de l'impôt foncier.

Partout au Canada — la voie maritime du Saint-Laurent, les Grands Lacs et ainsi de suite — il y a un important financement provincial et fédéral, d'après ce que je sais, qui sert à veiller à ces importants intérêts nationaux. C'est un peu frustrant, et c'est cette frustration qui transparait dans le document. Celui-ci reflète les frustrations dont les gens me font part, du maintien de l'ordre jusqu'à la circulation, en passant par les accidents et les marchandises dangereuses, tous ces problèmes que j'ai abordés très brièvement. Le document raconte l'histoire des gens que nous représentons tous.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce comme cela que vous vous sentez?

Mme Jackson : À certains égards, par rapport à certaines choses qu'on entend dire, surtout dans le cadre des débats sur l'environnement. Est-il possible de prendre des mesures d'atténuation pour certaines de ces terres, voies navigables ou voies migratoires? Je sais que, du côté des grandes entreprises, on n'a pas toujours été tout à fait ouvert à certaines questions environnementales.

Cependant, je pense que le port de Vancouver a fait un pas en avant. Les responsables de l'administration portuaire ont pris certaines mesures, et ce n'est pas tout le monde qui est tout à fait heureux de la manière dont les choses se passent. Beaucoup de gens sont très préoccupés par la fusion de tous les ports en une seule administration portuaire, sans grande consultation. Cependant, j'essayerais de porter à l'attention du Sénat — et je crois que c'est ce qu'on m'a demandé de faire — les objections et les problèmes dont font état les gens.

Il y a beaucoup de frustration, mais je crois qu'on peut y remédier en travaillant ensemble.

Le sénateur Tkachuk : Oui, il y a ce problème. En fait, nous avons parlé de cela avec un certain nombre de groupes. Nous avons posé des questions au sujet de la relation que ces groupes entretenaient avec la région du Grand Vancouver et sur le fait de travailler ensemble à la résolution de certains problèmes de circulation liés au transport ferroviaire. Nous savons que la Ville de Vancouver et ses résidents ont beaucoup profité de la vigueur de l'économie. Cette vigueur a fait augmenter la valeur de leur propriété et leur a permis d'obtenir de bons emplois payants, en plus du temps agréable et de toutes les autres choses dont le Bon Dieu vous a fait cadeau. Cependant, ces avantages s'accompagnent de l'obligation de régler certains de ces problèmes et d'aider les gens à les régler.

Tous les gens qui se sont installés ici savaient que le port existait. C'est peut-être en partie la raison pour laquelle ils ont été amenés à venir ici, parce que le port crée de l'emploi. Tout le monde sait qu'il s'agit d'une ville qui vit du commerce. C'est une ville très importante pour le pays. Ainsi, lorsque vous parlez

are pretty strong. We were told that this is one of the most environmentally safe, better-managed ports in the world — right here, in Vancouver.

Ms. Jackson: It is not really Vancouver. There is a distinction here. The City of Vancouver has the Port of Vancouver, and we have Deltaport.

Senator Tkachuk: What are the issues there? What are the environmental issues there that caused such stress in this piece?

Ms. Jackson: I wish I had all the documentation relative to the Pacific Flyway of which I am sure you are aware. There are millions of birds that travel from Mexico all the way up to Alaska. We have Roberts Bank, where there are areas that house some of the greatest population of snow geese that exist. Many people are concerned about our ability to maintain and sustain what is there in terms of wild life, of what is happening in the water and to the aquatics et cetera. I am bringing that forward as something that people from this area and region are very concerned about and want to protect as much as possible.

I know Captain Houston has said to me that they will build the best and most environmentally-sensitive port in the world, and I applaud him for that as we obviously want to see that happen. I bring forward, as I said, the voices of people that feel strongly about these issues, yes.

Senator Tkachuk: One of the concerns that were raised by the people from the port and others was that they would like to see a land reserve for the port, that they know that they have adequate space to continue their growth. Of course, that is in your purview of the Greater Vancouver authority. You say you have ten years of growth. Will there be a land reserve?

Ms. Jackson: As you know, and I mentioned in my discussion, we are in a position here where we are hemmed in by the mountains and the ocean. In British Columbia, we have only 5 per cent of the entire province that is capable of growing anything. The Fraser River estuary is probably one of the richest areas you will find probably next to the Holland Marsh around Toronto. From my perspective, since we have very little land for agricultural and ten years of land left for industrial growth in the region at this point in time, we have to be very careful what we do with land.

It seems, to many people, that we could store containers on the poor soil that we have, not on the best soil. That is probably the simplest way I could say it.

Senator Tkachuk: You are responsible for finding that poor soil though, are you not?

Ms. Jackson: There is a large amount of soil around, past Hope. We talk about inland ports and Prince George, Kamloops, Cache Creek or any place that rail goes. Rather than store the containers, maybe we should look at it a little differently when we have such very scarce lands on which to grow food or erect

d'environnement, vous êtes très ferme. On nous a dit que le port était l'un des plus écologiques et des mieux gérés du monde — ici même, à Vancouver.

Mme Jackson : Ce n'est pas vraiment à Vancouver. Il y a une différence. La Ville de Vancouver a le port de Vancouver, et nous avons Deltaport.

Le sénateur Tkachuk : Quels sont les problèmes là-bas? Quels sont les problèmes environnementaux qui ont engendré tant de stress dans cette affaire?

Mme Jackson : J'aimerais bien avoir avec moi tous les documents relatifs aux voies migratoires du Pacifique, dont vous avez entendu parler, j'en suis sûre. Il y a des millions d'oiseaux qui partent du Mexique pour se rendre jusqu'en Alaska. Roberts Bank accueille, dans certaines zones, certaines des populations d'oies des neiges les plus importantes du monde. Beaucoup de gens s'inquiètent de notre capacité de préservation de la faune, de ce qui se passe dans l'eau, des organismes aquatiques, et cetera. J'en parle parce qu'il s'agit de choses dont les gens de la région se préoccupent beaucoup et qu'ils veulent protéger le mieux possible.

Le capitaine Houston m'a dit qu'on va construire le meilleur port et le port le plus écologique du monde, et je l'approuve, puisque c'est évidemment ce que nous voulons voir se produire. Je vous fais part, comme je l'ai dit, de l'opinion des gens que ces questions touchent beaucoup, oui.

Le sénateur Tkachuk : L'une des préoccupations soulevées par les gens du port et par d'autres intervenants concernait le fait qu'ils aimeraient voir créer une réserve foncière pour le port, de façon à être sûr de disposer de l'espace nécessaire pour la croissance continue du port. Bien entendu, cela relève des pouvoirs de l'administration du Grand Vancouver. Vous dites disposer de terrains suffisants pour assurer dix ans de croissance. Y aura-t-il une réserve foncière?

Mme Jackson : Comme vous le savez, et je l'ai mentionné dans mon exposé, nous sommes pris entre les montagnes et l'océan. En Colombie-Britannique, il n'y a que 5 p. 100 des terres où il est possible de faire pousser quoi que ce soit. L'estuaire du fleuve Fraser est probablement l'une des terres les plus fertiles du pays après le Holland Marsh autour de Toronto. À mon avis, puisque nous ne disposons, à l'heure que de très peu de terres arables et que de terrains suffisants pour assurer la croissance industrielle pendant dix ans, nous devons choisir soigneusement l'utilisation que nous faisons des sols.

Bon nombre de gens pensent que nous pourrions entreposer les conteneurs non pas sur nos sols les plus fertiles, mais bien sur les sols pauvres. C'est probablement comme ça que je peux l'exprimer le plus simplement.

Le sénateur Tkachuk : Vous êtes cependant responsable de déterminer quels sont ces sols pauvres, n'est-ce pas?

Mme Jackson : Il y a beaucoup de terres disponibles, au-delà de Hope. Nous parlons de ports fluviaux, ainsi que de Prince George, de Kamloops, de Cache Creek ou de tout autre endroit par lequel passe la voie ferrée. Plutôt que d'entreposer des conteneurs, nous devrions peut-être envisager les choses d'une

greenhouses or whatever the case may be. It just does not seem reasonable, to many people here, that we should use the very best and most scarce land we have on which to pile containers.

Senator Tkachuk: However, you would not build buildings on it instead and have condos or residences and such. Is that not part of the argument? The issue is not just the agriculture, but it is also residential. There are developers who want to develop the river banks, and I understand your concerns for the environment, but as a visitor to Vancouver, I see that you have let highrise buildings be built on the waterfront so that you cannot see the water from anywhere except those buildings.

Is it prettier to look at a condo or is it prettier to look at a container? That is the question. Therefore, is it agriculture or is it condo and residential development and other developers that want to use that land to build residences, neat boutiques and so on, rather than provide a place where people can actually find work?

Ms. Jackson: Your comments are well taken. In Delta, we have two highrises. They are 14 storeys high, and they are in North Delta. The City of Vancouver, Surrey, Burnaby and some of the other communities are densifying in order to save the green space and the agricultural lands that we have. We do, of course, as you know have an Agricultural Land Reserve in British Columbia, which was put in place a long time ago. Yes, the developers would like to build on that. Yes, they would like to go to the water and build on that. However, we have to have a balance of everyone's needs. From a job point of view, yes, we do have, for instance, Tilbury Island and Annacis Island in our community, and we are trying to densify those.

Some people are telling us from the provinces that containers should be allowed everywhere in our community. We are saying that we need certain areas for development and can we not take and configure containers in such a way that, most importantly, they are easily moved on the highways, but also taking up more poor soil to be located, and I feel the majority of the people agree with that. However, we have to sit down and figure out how we will do that because local government, as you know, does not have much power in this area.

Senator Mercer: Not only have I been in Delta this past week, but also in Prince George last Monday for another committee meeting, so I have been around to see everything.

I could tell you, though, Mayor Jackson, many municipalities would love to have your problem, your prosperity and the problems that go with it.

manière un peu différente, puisque nous ne disposons que de terres très rares pour l'agriculture ou pour l'érection de serres et ainsi de suite. Il ne semble tout simplement pas raisonnable aux yeux de beaucoup de gens que nous utilisions les terres les plus fertiles et les plus rares pour le stockage de conteneurs.

Le sénateur Tkachuk : Cependant, vous ne construiriez pas d'immeubles sur ces terres à la place, des condos, des résidences et ce genre de choses. Cela ne fait-il pas partie du débat? Le problème concerne non seulement l'agriculture, mais aussi la construction résidentielle. Il y a des promoteurs qui veulent aménager les berges du fleuve, et je comprends vos préoccupations face à l'environnement, mais, en visitant Vancouver, je constate que vous avez autorisé la construction de tours sur la berge, si bien qu'il est maintenant impossible d'avoir vue sur l'eau sans se trouver dans l'un de ces immeubles.

Qu'est-ce qui est plus joli : un condo ou un conteneur? C'est ça la question. Ainsi, est-ce l'agriculture qui est en jeu, ou est-ce les condos, la construction résidentielle et les autres promoteurs qui veulent utiliser ces terrains pour y construire des résidences, de belles boutiques et ainsi de suite, plutôt qu'un endroit où les gens pourront peut-être trouver du travail?

Mme Jackson : Vos observations sont bien reçues. À Delta, il y a deux tours. Elles ont 14 étages, et elles sont situées à North Delta. La Ville de Vancouver, Surrey et Burnaby, ainsi que certaines autres collectivités, favorisent la densification de façon à préserver les espaces verts et les terres agricoles qui se trouvent sur leur territoire. Comme vous le savez, la Colombie-Britannique a, évidemment, une réserve de terres agricoles, qu'on a créée il y a longtemps. Oui, les promoteurs aimeraient construire sur ces terres. Oui, ils aimeraient construire sur l'eau. Cependant, nous devons trouver l'équilibre permettant de répondre aux besoins de tout un chacun. Au chapitre de l'emploi, oui, il y a, dans notre collectivité, Tilbury Island et Annacis Island, par exemple, et nous essayons de favoriser la densification de ces secteurs.

Certaines personnes des provinces nous disent qu'on devrait autoriser l'entreposage de conteneurs partout sur le territoire de notre collectivité. Nous répondrons que nous avons besoin de certains secteurs pour l'aménagement, et qu'il doit être possible de placer les conteneurs de façon à simplifier, d'abord et avant tout, le transport de ces conteneurs sur les routes, mais aussi, de les stocker davantage sur des sols pauvres, et je pense que la majorité des gens sont d'accord avec cette idée. Cependant, nous devons tenter de déterminer comment faire, parce que l'administration locale, comme vous le savez, n'a pas beaucoup de pouvoir dans ce domaine.

Le sénateur Mercer : Non seulement je suis à Delta depuis une semaine, mais je me suis aussi rendu à Prince George jeudi dernier pour une réunion d'un autre comité, alors j'ai été dans le coin pour voir tout ce qui se passe.

Je peux cependant vous dire une chose, madame la mairesse Jackson, beaucoup de municipalités aimeraient être aux prises avec le même problème que vous, aimeraient avoir votre prospérité et les problèmes qui en découlent.

I have question about a couple of areas in your report, and I am glad that Senator Tkachuk drew my attention to your written report. I followed as you were going through it, and I will have to go back and read this in detail because the written version definitely has a rougher edge.

Ms. Jackson: Yes, I did not want to read it all. I did not have time, so I had to condense much of the material.

Senator Mercer: You were in a bad mood when you wrote it and a better mood when you read it, I understand. It has happened to me.

Senator Tkachuk: We do that too.

Senator Mercer: Yes, we do that all the time.

Ms. Jackson: Yes, I know.

Senator Mercer: I want to get to a couple of specifics. You mentioned the trucking queues, and my understanding is that the problem with trucking queues has been somewhat solved because of the new reservation system.

Ms. Jackson: I believe it has helped — we are told that it is helping. I am not sure that it is the total answer, but it is better than it was. I am not sure whether our engineer would like to speak to that current situation or not.

Ian Radnidge, Director of Engineering, Corporation of Delta: My understanding is that the port is continuing to explore additional measures that will enhance the monitoring and the control of container movement to and from the port. I do not believe we are there yet, but I believe the port is initiating further measures to improve on that.

Senator Mercer: Okay, thank you. You mentioned the volume of trucks on the streets and, while it is annoying, it is a sign of the prosperity. Is it the volume or is it the attitude of the drivers that is more annoying? I know that some people in the trucking business can be a little rough.

Ms. Jackson: Yes, the volumes are of concern. Our roads through North Delta area are two-lane roads, so we have vibration, diesel fumes and so on. As you can imagine, if you live right next to it and your front door is no more than a few feet away, how that would affect people's livability. I hope that will diminish. I hope that trucks, at some point, in time will be required to use biodiesel as opposed to heavy diesel. I hope that internationally, at some point in time, the Canada Marine Act will encompass the ability to use better fuel.

However, it is very hard to quantify because we have the trucks moving here, there and everywhere. We have problems with the speed of the vehicles and the condition of the vehicles. I am sure you have seen, in your areas, where it is posted that there is

J'ai quelques questions au sujet de deux ou trois parties de votre mémoire, et je suis heureux que le sénateur Tkachuk ait porté celui-ci à mon attention. Je vous ai écouté lorsque vous l'avez parcouru pendant votre exposé, et je vais y revenir et le lire attentivement, parce que le mémoire est assurément beaucoup plus tranchant que l'exposé que vous avez présenté.

Mme Jackson : Oui, je ne voulais pas tout lire. Je n'avais pas le temps, alors j'ai dû condenser une bonne partie de l'information.

Le sénateur Mercer : Vous étiez de mauvaise humeur lorsque vous l'avez rédigé, et de meilleure humeur lorsque vous l'avez lu d'après ce que je comprends. Ça m'est déjà arrivé.

Le sénateur Tkachuk : Ça nous arrive aussi.

Le sénateur Mercer : Oui, ça nous arrive tout le temps.

Mme Jackson : Oui, je comprends.

Le sénateur Mercer : Je veux aborder deux ou trois points précis. Vous avez parlé des files de camions, et, ce que je pense, c'est que le problème des files d'attente a été en quelque sorte résolu grâce au nouveau système de réservation.

Mme Jackson : Je pense que le système a contribué à l'amélioration de la situation — c'est ce qu'on nous a dit. Je ne suis pas convaincue que c'est la panacée, mais la situation s'est améliorée. Je ne sais pas si notre ingénieur voudrait parler de la situation actuelle.

Ian Radnidge, directeur du service d'ingénierie, Municipalité de Delta : D'après ce que je sais, le port continue d'étudier les mesures supplémentaires qu'on pourrait prendre pour améliorer la surveillance et le contrôle des conteneurs qui entrent dans le port et qui en sortent. Je ne crois pas que le but est déjà atteint, mais je pense que le port travaille à de nouvelles mesures pour améliorer la situation.

Le sénateur Mercer : D'accord, merci. Vous avez parlé du nombre de camions qu'il y a dans les rues, et, même si c'est une nuisance, c'est aussi un signe de prospérité. Est-ce que c'est le nombre de camions ou est-ce plutôt la façon de conduire des chauffeurs qui dérange le plus? Je sais qu'il y a des gens dans le secteur du camionnage qui peuvent manquer un peu de discrétion.

Mme Jackson : Oui, le nombre de camions nous préoccupe. À North Delta, les routes ont deux voies, alors il y a des vibrations, des émanations de diesel et ainsi de suite. Comme vous pouvez l'imaginer, cela a une incidence sur l'habitabilité pour les gens qui ont une maison sur ces routes puisque les camions passent à quelques pieds de leur porte d'entrée. J'espère que le nombre de camions va diminuer. J'espère que, à un moment donné, on rendra obligatoire l'utilisation du biodiesel, pour remplacer le diesel lourd dans les camions. J'espère que, à l'échelle internationale, à un moment donné, la Loi maritime du Canada prévoira la capacité d'utiliser un meilleur carburant.

Cependant, c'est très difficile d'évaluer le nombre exact de camions, parce qu'il y en a partout. La vitesse à laquelle les camions roulent, ainsi que leur état, pose problème. Je suis sûre que vous avez vu, dans la région où vous habitez, des endroits où

commercial traffic in the right-hand lane, but the trucks ride three abreast and, of course, when we come to a stop light everybody waits for the trucks. There are many small issues that have not been solved.

Senator Mercer: Recognizing that problem, let us talk about the solution or part of the solution for a moment. The South Fraser Perimeter Road has been talked about by you and by a number of other people, of course.

Ms. Jackson: Absolutely, yes.

Senator Mercer: Then others have talked to us about the long time it takes for environmental assessment. How long will it take to have an environmental assessment for the South Fraser route?

Ms. Jackson: I believe it is finished.

Senator Mercer: Is it finished and approved?

Mr. Radnidge: Senator, the environmental assessment processes carries on for the South Fraser Perimeter Road.

Ms. Jackson: There are 20 more days. That is right.

Mr. Radnidge: The approval process is not within the Corporation of Delta's or the GVRD's hands. It is a provincial and federal approval process.

Senator Mercer: Will it likely be appealed by somebody?

Ms. Jackson: I am not sure. I am a realist. I believe they are working their way through all of this process. It is a long process; I wish it were not.

Senator Mercer: You made a comment in your presentation that made my antenna go up; you say you are concerned about the democratic process. I am not sure what you mean. With respect to the highway, the environmental assessment has happened; the municipalities have had their say; the province has had their say; the Government of Canada has had its say. What was missed in the process or what is missing from the process?

Ms. Jackson: Maybe my textbook of philosophy of democracy is different than others, but when there is a huge problem — and you can see that it has taken a long time to get to this point from when Roberts Bank was simply a coal port — from the local government's perspective, we can hound a provincial government to death and get no response. In my experience, in trying to get some action from local government through to the provincial government, the majority of elected people at the provincial and federal levels simply say that local government is a creature of provincial government, and there will be no leapfrogging from the federal government to the local authority — and that continues. Though the local authority,

il y a des pancartes indiquant que la voie de droite est réservée aux camions, ce qui n'empêche pas qu'on voit parfois trois camions rouler de front, et, bien entendu, au feu de circulation, tout le monde attend derrière ceux-ci. Il leur reste beaucoup de petits problèmes à régler.

Le sénateur Mercer : Maintenant que le problème est posé, parlons un instant de la solution ou d'une partie de la solution. Vous avez parlé, comme beaucoup d'autres gens, bien entendu, de la route périphérique sur la rive sud du fleuve Fraser.

Mme Jackson : Oui, certainement.

Le sénateur Mercer : Alors d'autres personnes nous ont parlé du fait qu'il faut beaucoup de temps pour réaliser les études environnementales. Combien de temps faudra-t-il pour procéder à l'évaluation environnementale préalable à la construction de la route sur la rive sud du Fraser?

Mme Jackson : Je crois que l'étude est terminée.

Le sénateur Mercer : Est-elle terminée et approuvée?

M. Radnidge : Sénateur, le processus d'évaluation environnementale est toujours en cours en ce qui concerne la route périphérique sur la rive sud du Fraser.

Mme Jackson : Il reste 20 jours. C'est exact.

M. Radnidge : Le processus d'approbation ne relève pas de la Corporation of Delta ou du DRV. Il s'agit d'un processus d'approbation provincial et fédéral.

Le sénateur Mercer : Est-il probable que quelqu'un porte la décision en appel?

Mme Jackson : Je ne suis pas sûre. Je suis réaliste. Je pense qu'on est en train de passer à travers toutes les étapes de ce processus. C'est un long processus; je souhaiterais qu'il en soit autrement.

Le sénateur Mercer : Dans votre exposé, vous avez fait une observation qui a retenu mon attention; vous dites que le processus démocratique vous préoccupe. Je ne suis pas sûr de savoir ce que vous voulez dire. En ce qui concerne la route, on a effectué les études environnementales, les municipalités ont eu leur mot à dire, comme la province et le gouvernement du Canada. Qu'a-t-on négligé dans ce processus ou qu'est-ce qui manque dans celui-ci?

Mme Jackson : Peut-être ai-je appris ce qu'est la démocratie dans un livre de philosophie différent de celui que les autres ont lu, mais lorsqu'il y a un problème énorme — et vous pouvez constater qu'il a fallu beaucoup de temps pour parcourir le chemin entre l'époque où Roberts Bank était un simple port charbonnier et la situation actuelle — du point de vue de l'administration locale, nous pouvons harceler le gouvernement provincial à mort et n'obtenir aucune réaction. D'après mon expérience, lorsqu'on tente de faire bouger l'administration locale par l'intermédiaire du gouvernement provincial, la majorité des élus des gouvernements provincial et fédéral répondent simplement que l'administration locale relève du gouvernement

as we progress, is planning for the future, and, if we are not very careful, we will have a future that none of us will want. The future will judge us by what we do today.

Senator Mercer: It always does.

Ms. Jackson: Yes, thank you.

Senator Mercer: Mayor Kinsley, as I mentioned, I was in Prince George a week or so ago with the Senate Agricultural Committee. You are not the first person to be here this week to talk about a city being a help for an inland terminal. Representatives from the City of Moose Jaw were here earlier in the week and made a very impressive presentation as well. The interesting aspect though is that you talk about Prince Rupert, where others have talked about mainly the Port of Vancouver.

There is an issue, of which you may or not be aware, of the availability of containers and railcars. We have not had an answer yet as to what will happen when Prince Rupert opens, gets some business and starts going up to the 500,000 TEUs? Where will they get their railcars and containers? I keep telling people that I am quite willing. I am from Nova Scotia; we build railcars. We would be happy to sell you some. However, everybody says there are enough in the system, just not in the right place. Except Mayor Jackson, who said that there are stacks of them lying around.

Ms. Jackson: Yes.

Senator Mercer: You said there can be 10-storey piles of empty containers. The people, who were here yesterday, would like to know where they are because they do not have them to ship goods back overseas. That was an issue, anyway.

Back to your issue, back to Prince George for a minute. Has your group analysed the problem with the railroad and the availability of containers and railcars?

Mr. Kinsley: No, it has not been brought to our attention, and, in fact, it was quite the opposite. The people at InterVISTAS, who we hired to do the survey, indicated to us that the containers would be shipped this way instead of Vancouver. They would come into Prince George, be offloaded, then stuffed there and shipped out. They have not identified that as a problem. However, if you are mentioning it to me, I will make sure they are made aware of it and then follow through.

Nine weeks ago, CN Rail ordered 50 new state-of-the-art engines for this north route. For two years now, they have been adding sidings for double tracking to allow a greater capacity. Even though they are at 10 per cent capacity, they are

provincial, et que le gouvernement fédéral n'interviendra pas directement auprès de l'administration locale — et cela se poursuit. Malgré tout, l'administration locale, au fur et à mesure que nous avançons, fait des plans pour l'avenir et, si nous ne faisons pas très attention, l'avenir sera comme personnel ne veut qu'il soit. Nous serons jugés dans l'avenir pour ce que nous faisons aujourd'hui.

Le sénateur Mercer : Il en est toujours ainsi.

Mme Jackson : Oui, merci.

Le sénateur Mercer : Monsieur le maire Kinsley, comme je l'ai mentionné, je me trouvais à Prince George il y a une semaine environ avec le Comité sénatorial de l'agriculture. Vous n'êtes pas la première personne à parler ici, cette semaine, d'une ville qui pourrait accueillir un terminal intérieur et ainsi régler le problème. Les représentants de la Ville de Moose Jaw étaient ici plus tôt au cours de la semaine, et ils ont présenté un exposé qui m'a beaucoup impressionné. Ce qui est intéressant, cependant, c'est que vous parlez de Prince Rupert, alors que les autres ont parlé surtout du port de Vancouver.

Peut-être savez-vous, ou peut-être pas, que la disponibilité des conteneurs et des wagons pose problème. Jusqu'à maintenant, nous n'avons obtenu aucune réponse à la question de savoir ce qu'il va se produire lorsque le port de Prince Rupert ouvrira, lorsque l'activité commerciale augmentera et lorsque le volume atteindra 500 000 EVP. Où trouvera-t-on les wagons et les conteneurs? Je répète à tout un chacun que je suis prêt à aider. Je viens de la Nouvelle-Écosse; nous fabriquons des wagons. Nous serons heureux de vous en vendre quelques-uns. Cependant, tout le monde dit qu'il y en a suffisamment dans le réseau, et que le problème tient simplement au fait qu'ils ne sont pas au bon endroit. Tout le monde sauf la mairesse Jackson, qui dit qu'il y en a un paquet qui ne servent pas.

Mme Jackson : Oui.

Le sénateur Mercer : Vous avez dit qu'il y a parfois des conteneurs vides empilés l'un par-dessus l'autre. Les gens qui étaient ici hier aimeraient savoir où ces contenants se trouvent parce qu'ils en auraient besoin pour expédier des marchandises à l'étranger. En tout cas, cela posait problème.

Revenons à votre problème, revenons à Prince George pendant un instant. Votre groupe a-t-il analysé le problème du transport ferroviaire et de la disponibilité des conteneurs et des wagons?

M. Kinsley : Non, c'est un problème qu'on n'a pas porté notre attention, et, en réalité, c'est tout le contraire. Les gens d'InterVISTAS, à qui nous avons demandé de réaliser l'enquête, nous ont indiqué qu'on ferait passer les conteneurs par là plutôt que par Vancouver. On les enverrait à Prince George, où ils seraient déchargés, puis remplis et renvoyés. Les gens d'InterVISTAS n'ont pas relevé le problème dont vous parliez. Cependant, maintenant que vous m'en avez parlé, je vais m'assurer de leur signaler ce problème pour effectuer le suivi.

Il y a neuf semaines, le CN a commandé 50 nouvelles locomotives à la fine pointe de la technologie pour ce circuit du Nord. Cela fait deux ans que cette société ferroviaire installe des voies d'évitement supplémentaires pour le doublement de la vo

anticipating efficiencies of scale whereby they could increase that capacity and still have the trains operational by making those changes. They also spent in the region of \$4 million in Prince George to build a sophisticated — I am not a railroader — siding arrangement whereby they can bring product in and ship it. They have a Prince George-Chicago express, which is a 90-hour, non-stop trip, regardless of whether it goes through Edmonton or Winnipeg or cuts down into the United States sooner than that. It has proven to be most successful. It is running at 11,000 feet without incident so far, and it carries mostly lumber products with some petrochemicals.

I do not know if their plan would be to follow that through with containers from Prince Rupert or not.

Senator Mercer: Lumber and byproducts are a major part of your business in Northern British Columbia, but you have a big problem with the mountain pine beetle, which is killing all the trees, and the clock is ticking on the harvesting of those trees.

Mr. Kinsley: Absolutely.

Senator Mercer: I appreciate that what you are talking about today is probably one of the things you are doing in response to that. The question I had last week, when I was in your city, was the following: What do you do when you harvest all the trees, or the trees become unharvestable because they have been standing dead too long?

Mr. Kinsley: That is another good question and another file that I have been working on rather extensively. I made two trips to China in the last six months due to that very subject. China has now taken over the world in terms of the manufacture of furniture, which comes as no surprise. Lodgepole pine is drying naturally in the forest. Therefore, if we can access customers and if we can sell the cants via container to China, that all just works together. Dimension lumber we use in Canada is the two-by-four that we buy to do our renovations. Dimension lumber has about 15 per cent moisture content, but furniture has to be below 11 per cent. These trees are drying naturally in the forest, so we save all the energy of running them through a Konus heating system to dry them out in lumber dryers. However, there is a time frame too because if they dry out too much, it is very hard to mill them. If we cut them in cants and containerize them, then send them to China, there is a market. There are flooring markets and panelling markets.

There is also biomass, which is really becoming popular because, again, it is environmental. Prince George leads the nation in production of wood pellets. We have been marketing them mostly in Scandinavian countries that recognized biomass

et pour permettre l'augmentation de la capacité de transport. Même si elle fonctionne à 10 p. 100 de sa capacité, elle prévoit des économies et continue à faire circuler les trains en procédant à ces modifications. Elle a aussi investi quatre millions de dollars dans la région de Prince George pour la construction d'une voie d'évitement perfectionnée — je ne suis pas aiguilleur — qui lui permet de recevoir et d'expédier des marchandises. Il y a un express Prince George-Chicago, qui fait le voyage en 90 heures sans s'arrêter, peu importe qu'il passe par Edmonton ou Winnipeg ou qu'il traverse la frontière plus tôt. Cela s'est révélé un franc succès. À 11 000 pieds, le train circule jusqu'à maintenant sans problème, et il transporte surtout du bois d'œuvre et quelques produits pétrochimiques.

Je ne sais pas si le plan du CN serait de poursuivre sur cette voie en transportant des conteneurs en provenance de Prince Rupert.

Le sénateur Mercer : Le bois d'œuvre et les sous-produits du bois comptent pour une part importante de vos activités économiques dans le nord de la Colombie-Britannique, mais vous faites face à un problème grave à cause du dendroctone du pin, qui fait mourir tous les arbres, et le temps est compté pour la récolte de ce bois.

M. Kinsley : Vous avez tout à fait raison.

Le sénateur Mercer : Je comprends que ce dont vous parlez aujourd'hui est probablement l'une des choses que vous faites en réaction à cela. La question qui m'est venue à l'esprit la semaine dernière, lorsque je me trouvais dans votre ville, est la suivante : que faire lorsqu'on a coupé tous les arbres, ou encore lorsque les arbres n'ont plus de valeur parce qu'ils sont morts depuis trop longtemps?

M. Kinsley : C'est une autre bonne question et un autre dossier sur lequel j'ai travaillé pas mal à fond. Au cours des six derniers mois, j'ai fait deux voyages en Chine pour cette raison précise. La Chine domine maintenant le monde dans le secteur de la fabrication des meubles, ce qui n'est pas étonnant. Le pin tordu sèche tout seul dans les forêts. Ainsi, si nous pouvons accéder à un marché et vendre les billes équarries par conteneurs à la Chine, tout s'emboîte. Le bois d'échantillon que nous utilisons au Canada est le colombage que nous achetons pour nos renovations. Le bois d'échantillon a un taux d'humidité d'environ 15 p. 100, mais, pour la fabrication de meubles, il faut que le bois ait un taux d'humidité inférieur à 11 p. 100. Le pin tordu sèche tout seul dans la forêt, ce qui permet une économie d'énergie, puisqu'il n'a pas besoin de le faire passer par un système de chauffage Konus. Il y a cependant un facteur temps, parce que si le bois sèche trop, il devient très difficile à scier. Si nous en faisons des billes équarries et que nous le plaçons dans des conteneurs, pour l'envoyer en Chine, il y a un marché. Il y a des marchés pour le bois qui sert à la fabrication de planchers et de panneaux.

Il y a aussi la biomasse, qui est vraiment en train de devenir un concept populaire, encore une fois, parce qu'il s'agit de l'environnement. Prince George est la première ville du pays quant à la production de granulés de bois. Nous avons vendu ce

some time ago because of lack of any other energy sources within their strict environmental rules, so we have been shipping to Sweden and Denmark in particular.

Senator Mercer: Via container?

Mr. Kinsley: No, by container in some cases, but mostly by bulk breakout out of Vancouver.

Senator Mercer: We saw some of that.

Mr. Kinsley: Yes. Ridley Terminals Inc., the coal terminal, is putting in silos, and there is an opportunity to load ships directly with pellets, just as we do with grain. Therefore, they will also do bulk shipping. There is talk that Prince Rupert Grain Ltd. will do the same. I was at a conference in China, and I had pellets with me, and the Japanese had more interest than anybody else that was attending. The Japanese would, most likely, want them to be delivered in containers. That will help with the beetle kill, because once the pine dries out too much — you are bang on — it will not be good for lumber, so we will grind it and pelletize it.

Maybe the agricultural people told you that there is a whole new industry up in the Chilcotin and Cariboo ranchlands; they are losing them to wild forest. We can create more ranchlands in our region, which will go into beef production.

Senator Mercer: I visited Quesnel, and there is an incubator operation there. They are doing some of this furniture you have described.

You have talked about shipping products out of Northern British Columbia. Other than wood products or wood related products, what else do you see being shipped out from Northern British Columbia?

Mr. Kinsley: I see agricultural products being shipped out from Peace River, Northwestern Alberta primarily, because the new line has opened up; they have joined Hythe and Dawson Creek. I believe that was closed down for some years; B.C. Rail shut it down. One of the commitments CN Rail had to make in the deal with B.C. Rail was that they had to open that line again. There is containerization right there and direct access by railcar to Prince George.

I understand the Alberta government has shown an interest in helping fund some containerization facilities in Grande Prairie; that was one city that was mentioned.

Other than agricultural products, we do not know what else may come of it, but we figure that the intermodal facility itself is feasible at 120,000 TEUs per year.

Senator Mercer: Thank you. Good luck.

produit surtout dans les pays scandinaves, où on a adopté l'idée de biomasse depuis un certain temps en raison de l'absence d'autres sources d'énergie accessibles dans le cadre d'une réglementation environnementale stricte, alors nous expédions ce produit en Suède et au Danemark, surtout.

Le sénateur Mercer : Par conteneur?

M. Kinsley : Non, par conteneur dans certains cas, mais surtout en vrac, à partir de Vancouver.

Le sénateur Mercer : Nous en avons vu.

M. Kinsley : Oui. Ridley Terminals Inc., le terminal charbonnier, installe des silos, et il est possible de charger directement le navire avec des granulés, exactement de la même façon que ce que nous faisons déjà avec les céréales. Ainsi, l'entreprise va aussi expédier du vrac. Prince Rupert Grain Ltd. parle de faire la même chose. J'ai assisté à une conférence en Chine, et j'avais apporté des granulés, et les Japonais sont intéressés à la question plus que n'importe quel autre participant à cette conférence. Selon toute probabilité, les Japonais voudraient recevoir ce produit dans des conteneurs. Cela va compenser un peu les ravages du dendroctone, parce que, une fois que le pin est trop sec — vous avez mis dans le mille — on ne peut plus l'utiliser pour en faire du bois d'œuvre, alors nous allons le broyer et en faire du granulé.

Peut-être les gens du milieu agricole vous ont-ils dit qu'il y a une toute nouvelle industrie dans les terres d'élevage de la région de Chilcotin et Cariboo; on perd ces terres au profit de la forêt. Nous pouvons créer de nouvelles terres d'élevage dans notre région, qui serviront à la production du bœuf.

Le sénateur Mercer : J'ai visité Quesnel, et il y a là-bas une entreprise en gestation. On y fabrique certains meubles comme ceux que vous avez décrits.

Vous avez parlé d'expédier des produits à partir du Nord de la Colombie-Britannique. Mis à part les produits et les sous-produits du bois, qu'envisagez-vous d'exporter, dans le Nord de la Colombie-Britannique?

M. Kinsley : J'envisagerais l'expédition de produits agricoles à partir de Peace River, dans le Nord-Ouest de l'Alberta, surtout, parce qu'une nouvelle ligne existe; on a relié Hythe et Dawson Creek. Je crois qu'il n'y avait plus de circulation sur cette ligne depuis quelques années; B.C. Rail avait interrompu le service. L'un des engagements que le CN a dû prendre dans le cadre du marché conclu avec B.C. Rail, c'était la reprise du service sur cette ligne. On fait la conteneurisation sur place, et l'accès à Prince George est direct par rail.

D'après ce que je sais, le gouvernement albertain s'est montré intéressé à financer certaines des installations de conteneurisation de Grande Prairie; le nom de cette ville a été prononcé.

Nous ne savons pas ce qu'on pourrait expédier mis à part les produits agricoles, mais nous pensons que les installations intermodales pourraient accueillir 120 000 EVP par année.

Le sénateur Mercer : Merci. Bonne chance.

Senator Zimmer: I was wondering how you balance between economic development, future planning, yet you have condos and such being built by developers, particularly at airports. It has happened in Winnipeg. They knew the airport was there. The developers came in and built all around it, and then the residents say, "It is too noisy here, get the airport out of here." How do you manage that, as far as dealing with the people, the developers and the economic development?

Mr. Kinsley: We do not have the same pressures that they have in the Lower Mainland. Our city is growing. Surprisingly, I heard that the statistics from the census show Prince George has lost population, and that mystifies me beyond belief. We are having growth, but because we have a large area, it is a challenge to densify, and the lifestyle of those who want to move to Prince George is not densification. They want acreage, a single family dwelling, ranches and so on, and we try to discourage it as best we can. It is difficult because of our public transit system. We also get snow, and our snow-removal budget and ice management are outrageous because the people demand the best. We clean out the end of their driveway in Prince George, so when they come home from work there is no ridge to drive over — but it is expensive.

Our problem, getting back to your original question of how you balance it, is a tough one. We have not, as I said, had major challenges. We have them now because we are in a challenging air shed. We are at the junction of two rivers, and the main part of the city is in a bowl. We have three pulp mills, a couple of chemical plants and an oil refinery. The problem there is that sometimes we get inversions; it comes down. The pulp mills were built in the 1960s, and made Prince George double in size. The refinery came along a little later. Our challenge right now is to locate industry in such a way as to sell our community, because we are losing our young people to other communities, even though the University of Northern British Columbia has helped. Our challenge is to locate an industry in an area where it does not add to the air shed problems with particulate matter. We do not have any problem with noxious gases such as sulphur dioxide, SO₂. Our problems are particulate matter in the form of road dust from vehicular traffic, PM10 and PM2.5, and that is probably our only challenge.

We do not have a challenge with highrises. We have had a challenge getting one river back, the Nechako River, since the 1950's. That is where logs were brought in and such, and, since the 1950's, the sawmills have taken up that part of the river. Along the Fraser River, we have parks and residential dwellings.

Le sénateur Zimmer : Je me demandais comment vous créez l'équilibre entre la croissance économique et la planification pour l'avenir, même si les promoteurs construisent des condos et autres choses du genre, surtout là où il y a des aéroports. Ça s'est produit à Winnipeg. Les promoteurs savaient qu'il y avait un aéroport. Ils sont venus et se sont construits tout autour, puis les résidents disent : « C'est trop bruyant ici, il faut déménager l'aéroport ailleurs ». Comment gérez-vous cette situation, dans laquelle vous devez tenir compte des gens, des promoteurs et de la croissance économique?

M. Kinsley : Nous ne subissons pas les mêmes pressions que les gens du Lower Mainland. Notre ville grossit. Étonnamment, j'ai entendu dire que les statistiques du recensement indiquent que la population de Prince George a diminué, ce qui me laisse tout à fait pantois. Nous connaissons une période de croissance, mais, parce que la région est vaste, il est difficile de favoriser la densification, et les gens qui veulent déménager à Prince George n'ont généralement pas un mode de vie favorable à la densification. Ils veulent un grand terrain, une maison unifamiliale, un ranch et ainsi de suite, et nous essayons de les détourner de ce mode de vie du mieux que nous pouvons. C'est difficile à cause de notre réseau de transport en commun. Par ailleurs, il neige chez nous, et notre budget d'enlèvement de la neige et de gestion des glaces est énorme, parce que les gens veulent le meilleur service possible. À Prince George, nous déblayons le bout des entrées, pour que les gens n'aient pas à passer par-dessus un banc de neige avec leur voiture lorsqu'ils rentrent du travail — mais cela coûte cher.

Notre problème, pour en revenir à votre première question sur l'équilibre, est un problème difficile. Comme je l'ai dit, nous n'avons pas connu de problèmes importants dans le passé. Nous en avons maintenant, parce que le bassin atmosphérique dans lequel se trouve notre région nous rend la vie difficile. La ville est située au confluent de deux cours d'eau, et sa partie principale se trouve dans une cuvette. Il y a trois usines de pâte, deux usines de fabrication de produits chimiques et une raffinerie de pétrole. Le problème, c'est qu'il y a parfois des inversions; l'air reste pris en bas. On a construit les usines de pâte dans les années 1960, et la terre de Prince George a doublé. La raffinerie est arrivée un peu plus tard. Notre défi actuel est de placer les industries de façon à pouvoir vendre notre collectivité, parce que nous perdons nos jeunes au profit d'autres collectivités, même si la présence de l'Université du Nord de la Colombie-Britannique nous a aidés. Le défi auquel nous faisons face consiste à situer les industries dans un secteur où elles ne contribueront pas aux problèmes du bassin atmosphérique par leurs émissions de particules. Nous n'avons pas de problème de gaz toxique, comme le dioxyde de soufre, le SO₂. Nos problèmes ont trait aux particules qui sont de la poussière qui vient des routes et de la circulation, PM10 et PM2,5, et c'est probablement notre seul défi.

Nous ne faisons pas face aux problèmes liés aux tours d'habitation. Nous avons dû régler le problème de l'assainissement d'une rivière, la rivière Nechako, problème qui datait des années 1950. C'est par cette rivière qu'on transportait les billes de bois, et, depuis les années 1950, les scieries occupaient

It is not as exciting as the Nechako River because it is a very dangerous river, whereas you can go tubing, et cetera in the Nechako River.

Senator Zimmer: You are actually in an envious position because it probably will happen for future generations. You are in a good situation right now in that you can plan for the future knowing those other problems.

Mayor Jackson.

Ms. Jackson: Yes, and it is a balance. In British Columbia, the big word for probably the past 10 years is sustainability. With respect to development of condos, port development, rail or whatever else, people look at three aspects: the economy, the social adjustments — jobs et cetera — and the environment. They call it the three-legged stool in terms of trying to aspire to the best we can be. I believe it is working fairly well.

There are many communities that are very much in favour of densification. White Rock is a perfect example. They have used much of their land even though White Rock is very small. However, they do not have much industrial land there. Therefore, the industrial land is sprinkled through different areas of the Lower Mainland.

Through the Greater Vancouver Regional District we have what we call the Livable Region Strategic Plan and all the mayors in all the communities in the Lower Mainland buy into that plan for an overall benefit of livability in the region. It is being upgraded now. We are taking land use and overlaying transportation, green zones and agricultural lands, so that we have a balance in order to create a sustainable area into the future, despite the fact that we know we will probably increase by another 2 million people in 20 years.

Senator Zimmer: Therefore, your good strategy then is a consensus.

Ms. Jackson: Yes. The key is consensus. Without being derogatory, one of the most difficult things that we see at the regional table with all those mayors sitting there together, working in all those committees that they do, is that so often the recommendations fall on deaf ears. That is really hard for me to watch, but nonetheless we keep trying.

Senator Zimmer: I have one more question to the two mayors and also to Mr. Paddon. We have talked about relationships, Greater Vancouver relationships, but thinking beyond that, the trade, the vision, the future and the attitudes of the citizens sometimes it is very myopic; paradigms are on and they do not think beyond that. With all those issues there, do Canadian citizens really recognize the greater global situation in China and India, the economic development that is occurring there and the

cette partie de la rivière. Le long du fleuve Fraser, il y a des parcs et des zones résidentielles. Ce n'est pas un cours d'eau aussi intéressant que la rivière Nechako, parce que le fleuve Fraser est très dangereux, tandis qu'on peut descendre la rivière Nechako sur une chambre à air, et ainsi suite.

Le sénateur Zimmer : Votre situation est enviable, parce qu'à l'avenir réserve probablement des choses intéressantes aux générations futures. Vous êtes dans une bonne situation, en ce sens que vous êtes en mesure de faire des plans d'avenir en ayant conscience de ces autres problèmes.

Madame la mairesse Jackson.

Mme Jackson : Oui, et c'est une question d'équilibre. En Colombie-Britannique, depuis probablement 10 ans, le sujet le plus important est probablement la durabilité. En ce qui concerne la construction de condos, la croissance des ports, du réseau ferroviaire ou de quoi que ce soit d'autre, les gens examinent trois aspects de la question : l'économie, les adaptations sociales — les emplois, et cetera — et l'environnement. Ils parlent de ces trois aspects comme des trois pattes d'un tabouret, en ce sens qu'il faut aspirer à devenir meilleur. Je pense que cela fonctionne assez bien.

Il y a beaucoup de collectivités qui sont tout à fait en faveur de la densification. White Rock en est un excellent exemple. On y a utilisé une grande partie des terrains disponibles, même si White Rock est une très petite collectivité. Cependant, il n'y a pas beaucoup de terrains réservés à des fins industrielles là-bas. Ainsi, les secteurs industriels sont répartis dans différentes régions du Lower Mainland.

Le District régional de Vancouver a un plan que nous appelons le Plan stratégique d'habitabilité régionale, et les maires de toutes les collectivités du Lower Mainland adhèrent à ce plan en vue d'améliorer l'habitabilité dans toute la région. On travaille à des améliorations à l'heure actuelle. Nous examinons l'utilisation des sols et les réseaux de transport superposés, les zones vertes et les terres agricoles, de façon à pouvoir créer un équilibre et une région durable pour l'avenir, malgré le fait que nous savons que la population va probablement augmenter de deux millions de personnes en 20 ans.

Le sénateur Zimmer : Ainsi, votre bonne stratégie est donc un consensus.

Mme Jackson : Oui. La clé, c'est d'obtenir un consensus. Sans vouloir être méprisante, l'un des problèmes les plus difficiles à résoudre que nous rencontrons dans les réunions régionales avec tous les maires, qui travaillent avec toutes sortes de comités, c'est que, souvent, les recommandations se perdent dans le vide. C'est quelque chose de très pénible pour moi, mais nous continuons néanmoins d'essayer.

Le sénateur Zimmer : Il me reste une question à poser à la mairesse, au maire ainsi qu'à M. Paddon. Nous avons parlé de relations, des relations au sein du Grand Vancouver, mais lorsqu'il vient le temps de réfléchir à des choses qui dépassent ce cadre, au commerce, à une vision, à l'avenir, les citoyens font parfois preuve d'une grande myopie; ils réfléchissent dans le cadre de paradigme précis, et pas au-delà. Compte tenu de tous ces problèmes, les citoyens canadiens envisagent-ils vraiment la situation mondiale

impact that it has on their lives here in Canada? Many times, people just think of their own area. They do not have that understanding.

Mr. Paddon: It has been interesting to hear a number of the questions, and I believe we are starting to get at the heart of one of the issues. Canada is a trading nation, we have always been one. Greater Vancouver's history began with the port, and it continues to be a significant part. We are, without a doubt, very prosperous today in Greater Vancouver, and I believe most people appreciate that. With prosperity has come rapid change, and we are trying to contend with the impact of that rapid change on lifestyle. Some of which Mayor Jackson has illustrated. This is not about NIMBYism — "not in my back yard." We certainly believe that the trade with Asia is a great opportunity for our region, for the province and for Canada. We want to get beyond the immediate issues of NIMBYism — you will have that no matter where you go if you put a highway next to someone. Rather, we need to find a way for a municipality to have the ability to say from an economic perspective that they do not have to grab the most lucrative deal in front of them — that is the condos on the waterfront, which are worth a fortune for people and immediate money — and would be willing to sacrifice industrial land. That is a challenge for them when they are dealing with so much other growth on a limited tax source, which is the property tax.

We are trying to say that we know we have industrial land, but it is limited. We have a certain amount of waterfront. It is difficult for many municipalities not to turn to developing that into a residential area and take some immediate money. Is there an opportunity to look at some solutions that might give a municipality an incentive to keep that industrial land and not turn to the finances they need?

In addition, the benefits of movement of goods through this region certainly go beyond here. They go into the Prairies, Eastern Canada, Central Canada and elsewhere. Therefore, looking at what the relationship with future trade would be, we are trying to find some way to balance these local impacts. When I hear the Mayor of the City of Langley talk about how ambulances have to sit and wait because the city shuts down when a two-kilometre long train goes through and that while they grew up there and have benefited from rail in the City of Langley, then it is obvious that the volume of rail going through Langley today and the now anticipated future growth is far beyond what anybody anticipated originally.

I know as we have gone forward and worked with all levels of government on the 204th Street overpass that that is extremely welcome in the community. They are saying that an initiative such as that, where all levels of government — local money, provincial

en général, celle de la Chine et de l'Inde, la croissance économique qui a lieu là-bas, et les répercussions qu'elle a sur leur vie, ici, au Canada? Souvent, les gens ne pensent qu'à leur propre région. Ils n'ont pas cette vue d'ensemble.

M. Paddon : J'ai trouvé un certain nombre de questions intéressantes, et je crois que nous entrons dans le vif de l'un des sujets. Le Canada est un pays commerçant, et l'a toujours été. L'histoire du Grand Vancouver a commencé avec le port, et celui-ci continue d'en être une partie importante. Sans l'ombre d'un doute, le Grand Vancouver est très prospère aujourd'hui, et je crois que la plupart des gens en sont heureux. La prospérité s'est accompagnée de changements rapides, et nous essayons de composer avec les répercussions de ces changements rapides sur le mode de vie. La mairesse Jackson a donné des exemples de ces répercussions. La question ne concerne pas le syndrome Pas dans ma cour. Assurément, nous pensons que le commerce avec l'Asie est une excellente occasion qui s'offre à notre région, à notre province et à notre pays. Nous voulons aller au-delà des problèmes immédiats qu'engendre le syndrome Pas dans ma cour — ces problèmes surviennent toujours lorsqu'il s'agit de faire passer une route près de chez quelqu'un. Nous devons plutôt offrir aux municipalités la possibilité de dire que, du point de vue économique, elles n'ont pas à conclure le marché le plus lucratif possible — c'est-à-dire les condos sur le bord de l'eau, qui valent une fortune pour les gens et qui représentent une rentrée d'argent immédiate — et qu'elles seraient prêtes à sacrifier des terrains réservés à des fins industrielles. C'est un défi pour les municipalités lorsqu'elles doivent composer avec une forte croissance par ailleurs tout en ne disposant que d'une source de recettes fiscales limitées, c'est-à-dire l'impôt foncier.

Nous essayons de dire que nous savons qu'il y a des terrains réservés à des fins industrielles, mais d'une étendue limitée. Les terrains riverains de cours d'eau sont aussi limités. C'est difficile pour beaucoup de municipalités de ne pas accepter de transformer ces terrains en zone résidentielle pour assurer une rentrée d'argent immédiate. Est-il possible d'envisager des solutions qui pourraient inciter les municipalités à préserver leurs zones industrielles sans céder aux pressions financières?

En outre, les retombées positives du transport de marchandises dans la région la dépassent assurément. Ces marchandises aboutissent dans les Prairies, l'est du Canada, le centre du Canada et ailleurs. Ainsi, en envisageant le lien possible avec les activités commerciales dans l'avenir, nous essayons de trouver un moyen d'équilibrer ces répercussions à l'échelle locale. Lorsque j'entends le maire de la Ville de Langley parler du fait que les ambulances doivent attendre, parce que toute activité cesse en ville lorsqu'un train de deux kilomètres passe par celle-ci et que, même si elle a connu une croissance et qu'elle a profité du transport ferroviaire, il est évident que le nombre de trains qui passent par Langley aujourd'hui et la croissance qu'on prévoit à l'heure actuelle dépasse de beaucoup ce que quiconque avait imaginé au début.

Je sais, parce que nous avons fait un pas en avant et collaboré avec tous les ordres de gouvernement, que l'échangeur de 204th Street est extrêmement bien accueilli dans la collectivité. Les gens disent qu'une initiative comme celle-ci, dans laquelle tous les

money and federal money — go into it recognizes that if we could solve some of these local problems and facilitate the enhancement and growth of these ports, everybody will benefit. Our worry, at the Greater Vancouver Transportation Authority, is that the great paying jobs that are out there — and the transportation sector has some excellent paying jobs — will not be realized if we do not find some way to get on top of some of these local issues. We could just get bogged down in debate and controversy as people fight over the issues involved in port expansions and highway building. If we could find some systemic ways to be able to work out solutions, we will deal with the NIMBY issues — but some of these, I believe, go beyond NIMBYism.

Senator Zimmer: I will just put it in perspective. I do not believe people realize that we really only have two ports to get to those countries around the world: Vancouver and Prince Rupert. We can draw an analogy if we imagine that we had only two ways to get into the United States; it brings into perspective the importance of those two routes. Do you have any comments on that?

Mr. Kinsley: Well, I will tie the two together, if I could.

I am in another enviable position as an elected official because my community supports me. The media tried to attack my travels. I have been to China eight times in the last four years selling, and the media wants to know why I am doing that and why they have not seen me. If they do not see immediate results, they are on my case — as you must experience in your communities. The community has been very supportive. They said, "Hey, we want to be there." They share my vision of reducing our area's dependence on the U.S. housing market. Everybody's job is cyclical and then there is the softwood lumber dispute, anti-dumping and countervailing duty, and all those issues have affected people dramatically. They are not anti-American; we just want to reduce our dependency upon them. Therefore, we want to try Asia, and although the culture is different there, and we may not sell them two-by-fours, we can sell them something. Our people are very supportive of having us there. They want us to be on leading edge. They are 100 per cent in favour of this inland port idea.

It is a different attitude of which I am very proud and that is why I went there in 1972. I came from rural Manitoba, went to school in Winnipeg and then went to Prince George. I promised my new bride I would find a better place in a couple years. The winters are cold in Winnipeg — they used

ordres de gouvernement — de l'argent provient des municipalités du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral — s'engagent en reconnaissant le fait que si nous pouvions régler certains de ces problèmes à l'échelle locale et faciliter l'amélioration et la croissance de ces ports, tout le monde en profiterait. Ce qui nous inquiète, à la Greater Vancouver Transportation Authority, c'est que les bons emplois payants — et le secteur des transports offre des emplois excellents et payants — ne se matérialiseront pas si nous ne trouvons pas une façon de régler ces problèmes à l'échelle locale. Nous pourrions simplement rester pris dans les débats et la controverse, les gens se disputant sur les questions liées à l'expansion des ports et à la construction des routes. Si nous pouvions trouver des façons systémiques d'élaborer des solutions nous réglerions les problèmes liés au syndrome Pas dans ma cour — mais certains de ces problèmes, à mon avis, dépassent ce syndrome.

Le sénateur Zimmer : Je vais simplement mettre les choses en perspective. Je ne pense pas que les gens se rendent compte du fait que nous n'avons que deux ports pour faire le lien avec les pays du reste du monde : Vancouver et Prince Rupert. Par comparaison, nous pouvons imaginer ce que ce serait de n'avoir que deux routes pour nous rendre aux États-Unis; cette comparaison met en perspective l'importance de ces deux routes. Avez-vous quelque chose à dire là-dessus?

M. Kinsley : Eh bien, je vais lier les deux idées, si je peux.

Je suis aussi dans une situation enviable à titre de fonctionnaire élu, parce que ma collectivité m'appuie. Les médias ont remis en question la pertinence de mes voyages. Au cours des quatre dernières années, je me suis rendu en Chine huit fois pour y faire de la représentation, et les médias veulent savoir pourquoi je fais cela et pourquoi ils ne m'ont pas vu. Lorsqu'ils ne voient pas de résultats immédiats, ils sont sur mon dos — situation que vous connaissez probablement dans vos collectivités. Les gens de ma collectivité m'ont offert beaucoup de soutien. Ils m'ont dit : « Hé, nous voulons être représentés là-bas ». Ils ont la même vision que moi en ce qui concerne le fait de réduire la dépendance de notre région envers le marché américain de l'immobilier. Tous les emplois sont cycliques, et puis il y a le conflit du bois d'œuvre, les mesures antidumping et le droit compensatoire; toutes ces choses qui ont beaucoup affecté les gens. Nous ne sommes pas anti-Américains; nous voulons seulement réduire notre dépendance envers les Américains. Ainsi, nous voulons faire une tentative en Asie, et, même si la culture là-bas est différente de la nôtre et que nous n'allons peut-être pas pouvoir leur vendre de colombages, nous allons pouvoir leur vendre quelque chose. Nos électeurs sont tout à fait en faveur de notre présence là-bas. Ils veulent que nous soyons à la fine pointe. Ils sont tout à fait en faveur de cette idée d'un port intérieur.

C'est une attitude différente, dont je suis fier, et c'est la raison pour laquelle je me suis installé là-bas en 1972. Je viens de la campagne manitobaine, je suis allé à l'école à Winnipeg, puis j'ai vécu à Prince George. J'avais promis à ma nouvelle femme de trouver un meilleur endroit où vivre en quelques années. L'hiver

to be; thank God for global warming. They are very supportive in Prince George; it is a great city.

We just did something that is almost unheard of in our budget this year. We put in our usual 1 per cent for more police officers and firefighters because that is sexy, and everybody wants police officers and firefighters; nobody gets mad. Our finance and audit committee discussed the fact that we borrow millions of dollars every year for road rehabilitation because we cannot access the gas tax for road rehabilitation. It has to go into green projects, which we do not need because we have the best water et cetera. We built all that years ago.

We decided to pay as we go. We figured out what that would cost for our annual road program and had public input. In three public meetings, we had 90 people show up; most were opposed, but there were only 90 people. Then I opened it up for the final budget meeting and asked Shaw Communications Inc. to televise it, so nobody would be left out if they wanted to come in to see what we were doing. There was no opposition, so we put it on top of the raises for the cost of living and the other costs to which everybody is subjected. We added 4 per cent right on top, so we could pay cash as we go to rehabilitate the roads. There was not a whimper; everybody says that is the right thing to do. Why give the banks an extra \$200,000 a year in interest? We showed them a scenario where we would do a \$3-million road program over 12 years, which would cost \$4 million in interest on a \$4.5 million loan.

There is great attitude there, and they are fully supportive. When we were lobbying for the Port of Prince Rupert, which started about four mayors ago — Prince Rupert's mayors have not been quite as lucky as me — Herb Pond and I went to Ottawa together. We had the Mayor of Grande Prairie and the Mayor of Prince Albert there wanting to get their pulp mill products to Asia in a shorter route.

The whole Northwest Transportation Corridor all works together, but we have room to grow. We do not have the challenges. We do not have congestion. In Prince George, our rush-hour is seven or eight minutes. Actually, it is worse now since we had to close one old bridge. We are trying to get some help to rebuild the Cameron Street Bridge. It is an industrial bridge, and all the trucks are going through the town slowing us down.

Our people recognize that we are a trading nation. We recognize that most of our trade is with the United States, and they are very anxious to get into Asia. We have about 135 Asian

est rigoureux à Winnipeg — il l'était avant; Dieu merci, il y a les changements climatiques. Les gens de Prince George m'offrent beaucoup de soutien; c'est une ville extraordinaire.

Dans notre budget de l'année, nous venons de faire quelque chose de pratiquement inédit. Nous avons réservé, comme d'habitude, 1 p. 100 du budget pour avoir davantage de policiers et de pompiers, parce que c'est sexy, et tout le monde veut des policiers et des pompiers; personne ne se fâche. Le comité des finances et de la vérification a discuté du fait que nous empruntons des millions de dollars chaque année pour la réfection des routes, parce que nous n'avons pas accès à la taxe sur l'essence. Des recettes découlant de cette taxe doivent être investies dans des projets écologiques, dont nous n'avons pas besoin parce que nous avons de l'eau de la meilleure qualité, et cetera. Nous avons construit tout cela il y a des années.

Nous avons décidé de tout payer au fur et à mesure. Nous avons fait le calcul des coûts annuels liés à notre programme de réfection des routes et nous avons recueilli les suggestions du public. Il y a eu trois séances publiques, et, au total, 90 personnes s'y sont présentées; la plupart étaient contre le projet, mais il n'y avait que 90 personnes. J'ai ensuite mis ce point à l'ordre du jour de la réunion sur le budget final, et j'ai demandé à Shaw Communications Inc. de téléviser la séance, de façon que personne qui voulait venir voir ce que nous faisons ne soit laissé pour compte. Il n'y a eu aucune opposition, alors nous avons ajouté ces coûts à l'augmentation du coût de la vie et des autres frais que tout le monde doit payer. Nous avons ajouté 4 p. 100 à la facture, de façon à pouvoir payer rubis sur l'ongle pour la réfection des routes. Il n'y a pas eu le moindre murmure de plaintes; tout le monde a dit que c'était la chose à faire. Pourquoi donner 200 000 \$ de plus aux banques chaque année en intérêts? Nous avons présenté aux gens le scénario selon lequel nous exécuterions un programme de réfection des routes d'une valeur de trois millions de dollars sur douze ans, qui coûterait quatre millions de dollars en intérêts pour un prêt de 4,5 millions de dollars.

L'attitude des gens là-bas était extraordinaire, et ils nous offrent tout leur soutien. Lorsque nous avons commencé à faire du lobbying pour le port de Prince Rupert, il y a environ quatre mois — les maires de Prince Rupert n'ont pas été aussi chanceux que moi — Herb Pond et moi nous sommes rendus à Ottawa ensemble. Les maires de Grande Prairie et de Prince Albert étaient là pour dire qu'ils voulaient pouvoir expédier leurs produits de pâte vers l'Asie par un chemin plus court.

Dans l'ensemble, le corridor de transport nord-ouest fonctionne bien, mais il y a de la place pour la croissance. Nous n'avons pas de problèmes. Il n'y a pas de congestion. À Prince George, l'heure de pointe dure sept ou huit minutes. En fait, les choses vont un peu moins bien maintenant que nous avons dû fermer un vieux pont. Nous essayons d'obtenir de l'aide pour reconstruire le pont de la rue Cameron. C'est un pont industriel, et tous les camions qui passent par la ville nous ralentissent.

Nos citoyens savent que nous sommes un pays commerçant. Nous savons que nous effectuons la plupart des échanges avec les États-Unis, et les gens ont très hâte d'avoir accès au marché

students now attending our university and college, which we never had before; just from one trade mission. It is not much, but we are getting there.

Ms. Jackson: I have to do a little blowing of horns too.

When I came on stream as mayor seven years ago we had about \$65 million in debt. I am happy to say we have not borrowed one single cent under my mayorship, and we are down to about \$30 million in debt. Those are some of the checks and balances I like to see. I feel people expect that of us.

To try to answer your question, the prosperity for Canada is very important. I am a huge Canadian. I come from Northern Ontario, from Sudbury, and I have been very lucky to see many parts of this country. I am an absolute booster of Canada. We are a wonderful country. However, I believe we have to also take care of the prosperity that comes from Vancouver right through to the East Coast, that people share the load of some of the problems that prosperity creates. I feel that is what I was asked to do when I came here. That is why I gave the white paper from the residents and the blue paper from the council. I could have come and just simply said everything is fine in River City, but it is not. I do not believe that is what you wanted from us. I want to be very truthful about that.

Yes, global economy is growing. Yes, we have many people from China who have come to live here and many from India. As you know, our demographics are there for the reading.

We also have to take some care about how we are setting examples for other countries, such as China and India. We should help to teach them from some of the mistakes that we have made; wherein we have to clean up rivers and plant trees and such. We have made mistakes in the past and are still a new country, but we should also be doing that outreach to teach others what we have learned through error.

I draw the attention to some of the questions because, as it has been mentioned, we take the brunt of the traffic and all the other consequences of port cities. Maybe we should look at another port up the coast. Maybe we should have three ports on the coast. Anything we can do in Prince Rupert would be wonderful because it is a much shorter distance for the traffic that comes from China, obviously. The people in China want their products delivered as quickly as possible. Prince Rupert to Chicago and Toronto and points East is much faster than coming to Toronto, but Prince Rupert will never deliver down to the Lower Mainland, of course. However, Prince Rupert has a tremendous opportunity to take that cargo.

asiatique. Environ 135 étudiants asiatiques sont inscrits à notre université et à notre collège, ce qui est une première; c'est le résultat d'une seule mission commerciale. Ce n'est pas beaucoup mais nous faisons des progrès.

Mme Jackson : Il faut que je me vante un peu aussi.

Lorsque je suis entrée à la mairie il y a environ sept ans, nous avions environ 65 millions de dollars de dettes. Je suis heureuse de dire que nous n'avons pas emprunté un sou depuis que je suis mairesse et que nous n'avons plus que 30 millions de dollars de dettes environ. C'est le genre de bilan que j'aime voir. Je pense que c'est ce que les gens attendent de nous.

Pour essayer de répondre à votre question, la prospérité du Canada est une chose très importante. Je suis très fière d'être canadienne. Je viens du nord de l'Ontario, de Sudbury, et j'ai eu la chance de visiter de nombreuses régions du pays. Je suis toujours prête à faire la promotion du Canada. C'est un pays merveilleux. Cependant, je pense que nous devons faire attention à cette prospérité qui vient de Vancouver et qui s'étend jusqu'à la côte est, qu'il faut que les gens supportent ensemble le fardeau des problèmes qu'engendre la prospérité. Je crois que c'est ce qu'on m'a demandé de faire lorsque je suis arrivée ici. C'est pourquoi j'ai remis le livre blanc émanant des résidents et le livre bleu émanant du conseil. J'aurais pu me présenter ici et me contenter de dire que tout va bien à River City, mais ce n'est pas le cas. Je ne crois pas que c'est ce qu'on attend de nous. Je veux être tout à fait sincère à ce sujet.

Oui, l'économie mondiale est en croissance. Oui, beaucoup de gens sont venus de la Chine pour s'installer ici, et beaucoup de gens sont venus de l'Inde aussi. Comme vous le savez, il n'y a qu'à consulter les statistiques démographiques.

Nous devons aussi nous préoccuper de l'exemple que nous donnons à d'autres pays comme la Chine et l'Inde. Nous devons les aider à apprendre des erreurs que nous avons commises; ces erreurs qui font que nous devons maintenant assainir les rivières planter des arbres et ainsi de suite. Nous avons fait des erreurs dans le passé et nous sommes encore un jeune pays, mais nous devrions aussi faire cet effort d'enseigner aux autres ce que nous avons appris de nos erreurs.

J'attire votre attention sur certaines de ces questions parce que comme on l'a mentionné, nous assumons le fardeau de la circulation et de toutes les autres conséquences pour les villes portuaires. Nous devrions peut-être envisager l'idée de construire un autre port sur la côte. Il devrait peut-être y avoir trois ports sur la côte. Ce serait merveilleux de faire tout ce qu'on peut à Prince Rupert, parce que, évidemment, la distance est beaucoup plus courte pour le trafic de marchandises en provenance de la Chine. Les exportateurs chinois veulent livrer leurs produits le plus rapidement possible. Les marchandises arrivent beaucoup plus rapidement dans l'Est lorsqu'elles passent par Prince Rupert et à Chicago, pour aboutir à Toronto, que lorsqu'on les transporte à Toronto par la voie maritime, mais on ne passera jamais par Prince Rupert pour livrer des marchandises dans le Lower Mainland, bien entendu. Cependant, une excellente occasion de s'approprier le transport des marchandises s'offre à Prince Rupert.

I am not quite sure I am answering the question of whether the prosperity that will result from these important developments is necessarily felt in Delta. There are not that many jobs at the port, for instance. We are not necessarily getting any more money. As a matter of fact, I understand that we will probably get less. The assessments will probably go down. There has been a cap for five years on taxation of ports for all of the people in the Lower Mainland; that is of concern to us. Therefore, I have to just challenge the question about prosperity, at least for my community, at this point.

Senator Zimmer: I believe we have to balance all of this, and how we balance all of these issues is only in the deliverer, which is extremely important.

I just want to make the point that sometimes we may forget or not recognize what the economic advantages are around the world and how rich we are.

Senator Eyton: Like Senator Tkachuk, I had some difficulties with your remarks, Mayor Jackson, and I take particular issue with four or five of the comments you made, but I would like to finish on a positive note. I believe that would be more useful.

We had the benefit of seeing Deltaport yesterday. We saw an exceptional facility. It was put in place within ten years. It was clean and efficient and clearly had all sorts of people working there. It seemed, on our cursory look, to be working very well. I know it is a local undertaking and a B.C. undertaking, but I saw that as a vital part of a great national project. And, indeed, the Pacific Gateway project is a very key part of what all of us see as a national project.

We have heard many references to a pipeline, and the pipeline necessarily originates here — the West Coast, Prince Rupert, the Vancouver area and in Delta — and then it carries across the country to Montreal, Toronto and on to Halifax, with little side bars to Chicago and places of that sort. Therefore, to me, it is an exciting project and opportunity. I was surprised, thinking about Deltaport and this national opportunity, that there was almost nothing in your remarks over six or seven pages that was positive. I took heart in some remarks by Mr. Paddon, and I thought he summarized, at least to my satisfaction, the concerns. Mr. Paddon was positive about the opportunity and the prospect for growth, but then he enumerated the costs of all of this and some possible measures. They are well enough said and shortly stated that I would like to read it into the record. Mr. Paddon mentions the cost to the municipalities are traffic congestion, reduced quality of life and neighbourhoods, road maintenance and road-rail grade separations, services such as water, sewer and policing and land that is underperforming in terms of tax revenues. I feel the committee would be sympathetic to that and would understand that. Mr. Paddon went on to mention some measurements; not all, of course, but some. Again the suggestions were sensible: senior government investments in

Je ne suis pas sûre de répondre à la question de savoir si la prospérité qui découlera de ces mesures importantes sera nécessairement ressentie à Delta. Le port n'offre pas tant d'emplois que ça, par exemple. Nous ne recevons pas nécessairement davantage d'argent. En fait, d'après ce que je comprends, nous allons même en avoir moins. Les évaluations vont probablement être révisées à la baisse. On a fixé un plafond d'imposition d'une durée de cinq ans pour les ports qui concerne tous les habitants du Lower Mainland; cela nous préoccupe. Par conséquent, je ne peux que remettre en question la prospérité, pour ma collectivité, à tout le moins, à ce moment-ci.

Le sénateur Zimmer : Je pense que nous devons trouver un équilibre dans tout cela, et que la manière dont nous allons trouver une solution équilibrée à tous ces problèmes tient à l'exécution, qui est une chose extrêmement importante.

Tout ce que je veux dire, c'est que, parfois, nous oublions ou ne voyons pas les occasions qui s'offrent, sur le plan économique, partout dans le monde, et à quel point nous sommes riches.

Le sénateur Eyton : Comme le sénateur Tkachuk, je ne suis pas tout à fait d'accord avec certaines de vos observations, madame la mairesse Jackson, et surtout avec quatre ou cinq de celles-ci, mais j'aimerais terminer sur une note positive. Je pense que cela serait plus utile.

Nous avons profité d'une visite à Deltaport hier. Nous avons vu des installations exceptionnelles. On les a mises en place en dix ans. Ce sont des installations propres et efficaces, et, de toute évidence, toutes sortes de gens y travaillent. Il semble, à première vue, que tout fonctionnait très bien. Je sais qu'il s'agit d'une entreprise locale et d'une entreprise provinciale, mais j'ai vu cela comme un élément essentiel d'un grand projet national. En réalité, le projet de porte d'entrée du Pacifique est un élément tout à fait essentiel de ce que nous voyons tous comme un projet national.

Nous avons souvent entendu parler d'un pipeline, et ce pipeline commence nécessairement ici — la côte ouest, Prince Rupert, la région de Vancouver et Delta — et il traverse le pays pour se rendre à Montréal, à Toronto, jusqu'à Halifax, avec de petites sections jusqu'à Chicago et des endroits du genre. Pour moi, c'est donc une occasion et un projet enthousiasmant. Je pensais à Deltaport et à ce projet national, et cela m'a étonné qu'il n'y ait presque rien, dans vos observations, sur six ou sept pages, de positif. Certaines des observations de M. Paddon m'ont encouragé, et j'ai remarqué qu'il avait résumé les préoccupations, de façon satisfaisante à mes yeux, du moins. M. Paddon a dit des choses positives au sujet des occasions et des perspectives de croissance, mais il a ensuite dressé la liste des coûts liés à tout cela et de quelques mesures possibles. Il a formulé ces mesures de façon suffisamment précise et succincte pour que j'aie envie de lire le compte rendu. M. Paddon a mentionné que les coûts que doivent assumer les municipalités sont liés à la congestion, à la diminution de la qualité de vie et à la dégradation des quartiers, à l'entretien des routes et des passages à niveaux, à des services comme l'aqueduc, les égouts et le maintien de l'ordre et au fait que l'utilisation qui est faite des terrains ne permet pas de maximiser les recettes fiscales. Je pense que le comité peut être sympathique à sa cause et comprendre ce qu'il dit. M. Paddon a

grade separations, payments to municipalities in lieu of lost property tax revenues for industrial land reserves and additional road funding on trade-dependent municipal corridors. All of that makes great sense. I look at that and say, "Gee, that is fair, that is right."

He went on to say they need to restructure tax room from senior levels of government to local governments across Canada to address the overall fiscal framework — that is a running discussion at every level in our Canadian government sectors — and share economic growth with urban centres, and I believe he meant to say, significantly benefited by business gateway growth. All of that is sensible. I would see that in the context of a national undertaking, with the Greater Vancouver area and DeltaPort being a vital part of this undertaking that should benefit given some of the constraints and some of the solutions here, that should benefit local people and people in British Columbia and Canadians generally.

I wanted to finish on a positive note.

The Chairman: Thank you, Senator Eyton.

Thank you very much for your contribution to our stay. We are pleased to have you with us this afternoon; it was very interesting.

Ms. Jackson: Thank you. I was just wanted to ask if I could table a couple of reports that we brought.

The Chairman: Please do.

Ms. Jackson: We just brought the one group, if anyone wants to look at those.

As well, I wanted to say that I hope I have not been too negative, but our task was to look at the institutional physical obstacles to the competitiveness, so I attempted to bring forward the obstacles. Ladies and gentlemen, thank you very much.

The Chairman: Thank you very much.

The committee adjourned.

poursuivi en nous faisant part de certaines mesures possibles; pas toutes, bien sûr, mais quelques-unes. Encore une fois, ses suggestions étaient sensées : les investissements faits par les gouvernements d'ordre supérieur dans les passages à niveau, les paiements aux municipalités pour compenser les pertes d'impôt foncier liées aux réserves de terrains à des fins industrielles et un financement supplémentaire pour les couloirs du réseau routier qui dépendent, à l'échelle municipale, du commerce. Tout cela a du bon sens. J'écoute et je me dis : « C'est vrai, il a raison ».

M. Paddon a aussi parlé du besoin de restructurer la marge fiscale pour accorder une partie de ce qui revient à l'heure actuelle aux gouvernements d'ordre supérieur aux administrations locales de l'ensemble du Canada de façon à régler le problème du cadre budgétaire global — c'est un débat qui se poursuit dans tous les secteurs qui relèvent du gouvernement canadien — et pour faire profiter les centres urbains de la croissance économique, et je crois qu'il a voulu dire : des retombées importantes de l'accroissement des activités à la porte d'entrée. Tout cela a du sens. J'envisagerais ces mesures dans le contexte d'une entreprise nationale, la région du Grand Vancouver et DeltaPort jouant un rôle essentiel dans cette entreprise qui devrait donner des résultats positifs, compte tenu de certaines des contraintes et de certaines des solutions présentées ici, qui devrait profiter aux gens d'ici, aux citoyens de la Colombie-Britannique et aux Canadiens en général.

Je voulais terminer sur une note positive.

La présidente : Merci, sénateur Eyton.

Merci beaucoup de votre contribution à notre séjour. Nous sommes heureux de vous avoir reçus cet après-midi; la séance a été très intéressante.

Mme Jackson : Merci. Je voulais juste vous demander si je pouvais déposer deux ou trois rapports que nous avons apportés avec nous.

La présidente : Je vous en prie.

Mme Jackson : Nous n'avons apporté qu'un seul groupe, si quelqu'un a envie de jeter un coup d'œil sur ces rapports.

Je voulais aussi dire que j'espère ne pas avoir été trop négative, mais notre tâche était de nous pencher sur les obstacles institutionnels à la compétitivité, et j'ai donc tenté de mettre en lumière ces obstacles. Mesdames et messieurs, merci beaucoup.

La présidente : Merci beaucoup.

La séance est levée.

Campbell Agri Business Strategists:

Doug Campbell.

Greater Vancouver Gateway Council:

Bob Wilds, Managing Director.

Pacific Foundation of Canada:

Paul Evans, Co-CEO.

BC Trucking Association:

Paul Landry, CEO.

Tuesday, March 14, 2007 (morning meeting):

World Vancouver:

Cliff Stewart, Vice-President, Operations.

Terminal Systems Inc.:

Morley Strachan, Vice-President, Operations and Business Development.

Western Transportation Advisory Council:

Ruth Sol, President;

Lisa Baratta, Manager, Corporate Services.

À titre individuel:

David Colledge, Colledge Transportation Consulting, Inc.

Wednesday, March 14, 2007 (afternoon meeting):

International Longshore and Warehouse Union:

Tom Dufresne, President.

Vancouver Container Truckers Association:

Paul Uppal, Business Agent;

Pete Smith, National Representative, CAW.

Municipality of Delta:

Son Honour Lois Jackson, Mayor;

Ian Radnidge, Director of Engineering.

City of Prince George:

Son Honour Colin Kinsley, Mayor.

TransLink (Greater Vancouver Transportation Authority):

Robert Paddon, Vice-President.

Campbell Agri Business Strategists :

Doug Campbell.

Greater Vancouver Gateway Council :

Bob Wilds, administrateur délégué.

Fondation Asie Pacifique du Canada :

Paul Evans, coprésident-directeur général.

BC Trucking Association :

Paul Landry, président-directeur général.

Le mercredi 14 mars 2007 (séance du matin) :

DP World Vancouver :

Cliff Stewart, vice-président, Opérations.

TSI Terminal Systems Inc. :

Morley Strachan, vice-président, Opérations et développement des affaires.

Western Transportation Advisory Council :

Ruth Sol, présidente;

Lisa Baratta, directrice, Services généraux.

À titre personnel :

David Colledge, Colledge Transportation Consulting, Inc.

Le mercredi 14 mars 2007 (séance de l'après-midi) :

International Longshore and Warehouse Union :

Tom Dufresne, président.

Vancouver Container Truckers Association :

Paul Uppal, agent de commerce;

Pete Smith, représentant national, TCA Canada.

Municipalité de Delta :

Son Honneur la mairesse Lois Jackson;

Ian Radnidge, directeur du service d'ingénierie.

Ville de Prince George :

Son Honneur le maire Colin Kinsley.

TransLink (Greater Vancouver Transportation Authority) :

Robert Paddon, vice-président.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Tuesday, March 13, 2007 (morning meeting):

Vancouver Port Authority:

Captain Gordon Houston, President and CEO.

Fraser River Port Authority:

Captain Allan Domaas, President and CEO.

West Coast Container Freight Handlers Association:

Kevin Ouellette, President;

David Peacock, Vice-President and General Manager, Westran Intermodal;

Rick Cowan, Vice-President, Euroasia Transload.

Fraser Surry Docks:

Ross Hanson, Executive Vice-President.

Tuesday, March 13, 2007 (afternoon meeting):

City of Moose Jaw:

His Worship Dale McBain, Mayor.

Saskatchewan AgriVision Corp.:

C.M. (Red) Williams, President.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Le mardi 13 mars 2007 (séance du matin) :

Administration portuaire de Vancouver :

Capitaine Gordon Houston, président-directeur général.

Administration portuaire du fleuve Fraser :

Capitaine Allan Domaas, président-directeur général.

West Coast Container Freight Handlers Association :

Kevin Ouellette, président;

David Peacock, vice-président et directeur général, West Intermodal;

Rick Cowan, vice-président, Euroasia Transload.

Fraser Surry Docks :

Ross Hanson, vice-président principal.

Le mardi 13 mars 2007 (séance de l'après-midi) :

Ville de Moose Jaw :

Son Honneur le maire Dale McBain.

Saskatchewan AgriVision Corp. :

C.M. (Red) Williams, président.

(Suite à la page précédente)



